

# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असामान्य

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 84]

नई दिल्ली, बुधवार, अप्रैल 27, 2011/वैशाख 7, 1933

No. 84]

NEW DELHI, WEDNESDAY, APRIL 27, 2011/VAISAKHA 7, 1933

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 19 अप्रैल, 2011

सं. टीएएमपी/38/2010-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38वाँ) की धारा 48, 49 और 50 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, मुरगांव पत्तन न्यास के पोत घाट क्रमांक-11 पर आच्छादित भण्डारण गुम्बद सहित यांत्रिक कोयला टर्मिनल पर कोयला प्रबंधन करने के लिए, अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण करने हेतु, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध, दिनांक 26 फरवरी, 2008 के महापत्तन पर अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण मार्गदर्शिका की अनुपालन करते हुए, मुरगांव पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

केस सं. टैम्प/38/2010-एमओपीटी

मुरगांव पत्तन न्यास

... आवेदक

आदेश

(18 फरवरी, 2011 को पारित)

यह मामला मुरगांव पत्तन में घाट सं. 11 में पब्लिक प्राइवेट साझेदारी (पीसीपी) आधार पर बनाए जाने वाले कोयला सम्वहलाई टर्मिनल हेतु अग्र प्रशुल्क नियतन के लिए मुरगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त दिनांक 21 जून, 2010 के प्रस्ताव के संबंध में है।

2. इस प्राधिकरण ने पहले आदेश सं. टैम्प/23/2008-एमओपीटी, दिनांक 7 अगस्त 2008 के तहत मुरगांव पत्तन न्यास में कोयला टर्मिनल के लिए अग्र प्रशुल्क परिसीमा निर्धारित की थी ।

3.1 अग्र प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.2 में निर्धारित है कि एकबार जब विभिन्न-वस्तुओं की सम्हलाई या पत्तन को विविध सेवाएं देने हेतु प्रशुल्क परिसीमा निर्धारित की जाती है तो वह बाद में अगले पांच वर्षों के दौरान उसी पत्तन में समान वस्तुओं की सम्हलाई या समान सेवाएं देने हेतु बोली लगाए गए सभी टर्मिनलों के लिए लागू होगी ।

3.2 पांच वर्षों की अवधि के दौरान दूसरे कोयला टर्मिनल के लिए अग्र प्रशुल्क का अनुरोध करते हुए एमओपीटी का तत्कालिक प्रस्ताव, 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.2 के अनुसरण में नहीं है । कोयला टर्मिनल, जिसके लिए आदेश सं. टैम्प/23/2008-एमओपीटी दिनांक 7 अगस्त, 2008 के तहत इस प्राधिकरण ने पहले ही अग्र प्रशुल्क नियत किए हैं, की प्रमुख विशेषताएं तथा एमओपीटी के प्रस्ताव के मौजूदा प्रस्ताव को उल्लिखित करते हुए हमारे दिनांक 14 जुलाई 2010 के पत्र के तहत मंत्रालय के समक्ष निम्नलिखित मुद्दे प्रस्तुत किए गए :-

- i) अतिरिक्त कोयला टर्मिनल के लिए परियोजित घाट क्षेत्र, स्टेकिंग क्षेत्र, अधिकतम क्षमता तथा सम्हलाई क्षमता, नए कोयला टर्मिनल से लगभग समान है जिसके लिए अग्र दर नए रूप से प्रस्तावित है । मुख्य अंतर पूंजी लागत में है । इस प्राधिकरण को प्रस्तुत पूर्व प्रस्ताव में पत्तन ने खुले क्षेत्र में कोयला भण्डारण प्रस्तावित किया था जबकि इस तत्कालिक प्रस्ताव में प्राक्कलित 192 करोड रुपए के आच्छादित डोमों में कोयला भण्डारण प्रस्तावित है, जबकि पूर्व प्रस्ताव में कुल सिविल लागत 37.80 करोड रुपए प्राक्कलित है । घाट के बगल में निकर्षण कार्य लागत 38.98 करोड रुपए प्रस्तावित है जो इस प्राधिकरण द्वारा पहले निपटाए गए अग्र प्रशुल्क प्रस्ताव में उल्लिखित नहीं किया गया ।
- ii) अग्र प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.2 में निर्धारित है कि एकबार जब विभिन्न वस्तुओं की सम्हलाई या पत्तन को विविध सेवाएं देने हेतु प्रशुल्क

परिसीमा निर्धारित की जाती है तो वह बाद में अगले पांच वर्षों के दौरान उसी पट्टन में समान वस्तुओं की सम्वहलाई या समान सेवाएं देने हेतु बोली लगाए गए सभी टर्मिनलों के लिए लागू होगी। एमओपीटी ने भी अपने पत्र सं. एफए/कोस्ट/125/2008-13 दिनांक 25 अप्रैल 2008 के तहत पूर्व कार्यवाहियों में इस मुद्दे को स्वीकार किया है जिसे कथित आदेश के पैस 4(x) में रिकार्ड किया गया है।

- iii) अग्र प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन आवश्यक है कि यह प्राधिकरण विभिन्न वस्तुओं की सम्वहलाई या विविध सेवाएं देने हेतु अग्र प्रशुल्क नियत करे और यह प्रशुल्क बाद में अगले पांच वर्षों के दौरान उसी पट्टन में समान वस्तुओं की सम्वहलाई या समान सेवाएं देने हेतु बोली लगाए गए सभी टर्मिनलों के लिए लागू होगा। यदि परियोजनावार मापदंडों को मान्यता देते हुए पट्टन की प्रत्येक परियोजना के लिए अग्र प्रशुल्क नियत किए जाने हैं तो यह अग्र प्रशुल्क दिशा निर्देशों के खण्ड 2.2 के अनुसरण में नहीं होगा।

उपरोक्त परिस्थिति को मद्देनजर रखते हुए पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) से अनुरोध किया गया था कि इस संबंध में जांच कर हमें सलाह दें कि कोयला टर्मिनल के लिए अलग से अग्र प्रशुल्क नियत करने हेतु एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत दिनांक 21 जून 2010 के प्रस्ताव को क्या इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया जाना है। पट्टन द्वारा मूल्यांकित अधिकतम घाट व यार्ड क्षमताओं के बीच के अमेल को दर्शाते हुए मंत्रालय से यह भी अनुरोध किया गया था कि पट्टन को सलाह दें कि घाट व यार्ड क्षमताओं के बीच के अमेल को कम करने हेतु भण्डारण क्षमता सुधारने की संभाव्यता है। यदि इस प्रकार का सुधार पूर्णतया असंभव होता है तो पोत परिवहन मंत्रालय हमें तदनुसार प्रस्तावित अमेल सहित अधिकतम क्षमता को मान्यता देने हेतु सलाह दें।

4.1 इसके जवाब में पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने पत्र सं. पीडी/25021/6/2010-एमओपीटी दिनांक 4 नवंबर 2010 के तहत निम्नलिखित बताया है :-

- i) परियोजना मापदंड तथा घाट सं. 7 स्थित कोयला टर्मिनल की लागत जिसके लिए अग्र प्रशुल्क ₹ 183.00/- पीएमटी निश्चित किया गया है और

घाट सं. 11 के कोयला टर्मिनल की लागत भिन्न है। 4.61 एमएमटीपीए घाट सं. 7 की परियोजना लागत मात्र 255 करोड़ रुपए थी जबकि घाट सं. 11 स्थित 4 एमएमटीपीए कोयला/कोक समूहलाई परियोजना की लागत करीब 442 करोड़ रुपए है। घाट सं. 7 पर 100000 वर्ग मी. का बहुत बड़ा खुला स्टेकिंग क्षेत्र है जब कि घाट सं. 11 पर मात्र 75000 वर्ग मी. का सीमित स्टेकिंग क्षेत्र है। इस सीमित स्टेकयार्ड क्षमता ने 4.03 मिलियन की अधिकतम क्षमता को परिसीमित किया है, जो कि 7.2 मिलियन टन घाट क्षमता के काफी नीचे है।

- ii) परियोजना लागत घाट सं. 7 के परियोजना लागत की तुलना में काफी अधिक है जो मुख्यतया एनईडआरआई, नागपूर, गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण मंडल व माननीय मुम्बई उच्च न्यायालय के निर्देशों के अनुसरण में पूर्ण रुप से आच्छादित डोमों में कोयला नौभार के भण्डारण व समूहलाई तथा जहाज से डोमों में कोयले के आच्छादित कन्वेयरों से परिवहन के कारण है। डोम भण्डारण सुविधा की लागत ही करीब 192.00 करोड़ रुपए है जिससे कोयले के भण्डारण की लागत में वृद्धि हुई है। आगे, घाट सं. 11, 85,000-1,05,000 कुलधारितावाले कैप आकार के जहाजों की समूहलाई के लिए प्रस्तावित है, जिसके लिए (-) 17 तथा उससे ऊपर के निकर्षण स्तर सहित भारी अनुरक्षण निकर्षण की जरूरत है।
- iii) टैम्प के इस अभिमत के संबंध में कि पत्तन द्वारा मूल्यांकित अधिकतम घाट तथा यार्ड क्षमताओं के बीच भारी अमेल है और यह कि पत्तन, यार्ड व घाट क्षमताओं के बीच के अमेल को कम करने हेतु भण्डारण क्षमता सुधारने की सम्भाव्यता ढूँढे, प्रस्तुत है कि मुरगांव गोवा जैसे पत्तन में भूमि उपलब्धता काफी सीमित है जो पत्तन विकास में बाधक है। यदि रेल व सड़क संयोजन में सुधार द्वारा नौभार निकासी को अधिक जलद किया जाए तो यार्ड क्षमता में सुधार किया जा सकता है। परन्तु पश्चिमी घाट के कारण एमओपीटी से रेल संयोजन सुधारने में काफी बाधा आती है।
- iv) अधिक पूंजी लागत तथा अनुरक्षण लागत के कारण राजस्व वसूली भी अधिक होनी चाहिए जिससे कि परियोजना को आकर्षक बनाया जाए। कोयला/कोक नौभार के लिए भारी मांग है और प्रस्तावित उच्च अग्र प्रशुल्क के बावजूद भी इस परियोजना ने प्रत्याशित बोलीकर्ताओं में रुचि उत्पन्न की है।

- v) एक ही वस्तु के लिए बाद की एमओपीपी परियोजना हेतु उच्च प्रशुल्क नियत करने के लिए अग्र प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.2 में संशोधन, यदि परियोजना मापदंड यथोचित हो, के संबंध में विचार करने के लिए एक अलग प्रस्ताव टैम्प को प्रस्तुत किया जा रहा है।

4.2 उपरोक्त के आधार पर तथा घाट सं. 11 में यांत्रिकृत कोयला टर्मिनल के विकास की आवश्यकता को देखते हुए मोस ने टैम्प को निदेश दिया कि अग्र प्रशुल्क दिशा निर्देशों के खण्ड 2.2 में संशोधन होने तक विभिन्न मापदण्डों तथा लागत घटकों के साथ ही नौभार हेतु विभिन्न सेवा शर्तों को ध्यान में रखते हुए इस कोयला टर्मिनल के लिए अलग अग्र प्रशुल्क नियत करने पर विचार करें।

5. मोस की सलाह के अनुपालन में, घाट सं. 11 में कोयला टर्मिनल के लिए अग्र प्रशुल्क नियतन हेतु एमओपीटी के दिनांक 21 जून, 2010 के प्रस्ताव पर दिनांक 18 नवंबर, 2010 से कार्रवाई की गई।

6. एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के प्रमुख मुद्दे तत्काल संदर्भ हेतु निम्नवत हैं :-

- i) क) नया घाट सं. 11 311 मी. लम्बा x 22 मी. चौड़ा होगा। इस प्रयोजन के लिए मौजूदा घाट सं. 11 को समानांतर रूप से 22 मी. तक आगे शिफ्ट करने का प्रस्ताव है, जिसके लिए भविष्य में कैप आकार के जहाजों को प्राप्त करने के लिए सक्षम नए घाट का सृजन किया जाएगा।
- ख) पत्तन के घाट सं. 11 स्थित कोयला आयात टर्मिनल में 76000 वर्ग मी. के सीमित क्षेत्र के भीतर 4 आच्छादित डोम परियोजित है।
- ग) गोवा तथा कर्नाटक स्टील तथा बिजली इंडस्ट्रियों के लिए कोयला/कोक/चूना-पत्थर आदि के आयात के लिए टर्मिनल का निर्माण किया जाना है।
- घ) मुरगांव पत्तन न्यास के घाट सं. 11 में प्रस्तावित कोयला आयात टर्मिनल में रेल्वे वैनन में आयातित कोयले के भारण के लिए सुविधा रहेगी। सड़क से कोयले का परिवहन नहीं किया जाएगा।

## ii) अधिकतम क्षमता

### क) अधिकतम घाट क्षमता

- अधिकतम घाट क्षमता प्रति वर्ष 7.92 मिलियन टन (एमटीपीए) निर्धारित की है।
- व्यापारी वर्ग तथा संयोजन के मौजूदा पैटर्न से पूछताछ के आधार पर पैनामैक्स जहाज तथा हेण्डी मैक्स जहाज का हिस्सा क्रमशः 80 प्रतिशत व 20 प्रतिशत अनुमानित है। कैप आकार वाले जहाज चाहे आंशिक रूप से अथवा पूर्णतयः भारित हो, एमओपीटी में आने की संभावना नहीं है। अतः कैप आकार वाले जहाजों की प्रतिशतता शून्य है।
- दिशा निर्देशों में निर्धारित अभरण मानदण्डों के अनुसार पैनामैक्स तथा हेण्डीमैक्स जहाज के लिए जहाज दिन उत्पादन प्रति दिन 35,000 टन तथा प्रति दिन 15000 टन माना है।

### ख) अधिकतम स्टैकयार्ड क्षमता :-

- अधिकतम स्टैकयार्ड क्षमता प्रति वर्ष 4.03 मि. टन (एमटीपीए) प्राक्कलित है।
- अधिकतम यार्ड क्षमता निर्धारण के लिए दिशा निर्देश प्रति वर्ग मी. 3 टन स्टैकिंग नौभार तथा 12 टर्नओवर अनुपात निर्धारित करता है। अधिकतम यार्ड क्षमता की गणना के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदण्डों से पल्टन ने विचलन किया है।
- एमओपीटी ने बताया है कि दिशानिर्देशों में निर्धारित पैरामीटर को घाट सं. 11 के प्रस्तावित कोयला आयात टर्मिनल के लिए सीधे लागू नहीं कर सकते हैं चूंकि नियत मानदण्डों के अनुसार भण्डारण खूले स्थान के बजाय अच्छादित डोम में निर्धारित किया जाएगा।
- एमओपीटी ने बताया कि गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण मंडल (जीएसपीसीबी) तथा एनईईआरआई, नागपुर ने निदेश दिया है कि एमओपीटी के घाट सं. 10 व 11 में कोयला/कोक को केवल

आच्छ दित जगह में ही भण्डार किया जाए और यांत्रिक साधनों द्वारा उसकी सम्हाई की जाए । मुंबई उच्च न्यायालय ने भी एमओपीटी को निदेशों का अनुपालन करने के लिए बताया है । अतः जीएसपीसीबी के निदेशों का अनुपालन करने हेतु पत्तन ने अधिकतम यार्ड क्षमता के निर्धारण में दिशानिर्देशों से विचलन किया है ।

- एमओपीटी द्वारा परिकल्पित अधिकतम भण्डारण (स्टेकयार्ड) क्षमता निम्नवत है :-

क्षमता उपयोग स्तर	70%
ए: प्रत्येक डोम में भण्डारण	80,000 टन
यू: डोमों की संख्या	4
टी: वर्ष में प्रत्येक डोम का टर्नओवर अनुपात	18 बार
अधिकतम स्टेकयार्ड क्षमता	4.03 एमटीपीए

- अतः टर्मिनल की अधिकतम क्षमता 4.03 एमटीपीए मानी गई है जो दो क्षमताओं से कम है ।

### iii) पूंजी लागत

प्रस्तावित टर्मिनल के लिए पूंजी लागत ₹ 441.74 करोड़ प्रायकल्पित की जाती है । इसका विवरण निम्नवत है :-

करोड़ रुपयों में

क्रम सं.	एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण			पूंजी लागत प्रायकल्पन
क	कोयला सम्हाई गतिविधियां			
i)	सिविल कन्स्ट्रक्शन लागत :			करोड़ रुपयों में
	क)	कोयला भण्डारण डोम्स	192.00	
	ख)	मालगोदामों को गिराना	0.05	
	ग)	सड़क संयोजन	2.50	
	घ)	मौजूदा वॉटर लाइनों को हटाना	0.05	
	ङ.)	जलापूर्ति प्रबंध	0.10	
	च)	फट ऑफ वॉल	0.32	
	छ)	अनुषंगिकताएं ₹ 195.03 करोड़ का 5 प्रतिशत	9.75	204.78
ii)	उपकरण, संयंत्र तथा मशीनरी			
	बीओटी आपरेटर द्वारा नियोजित किए जानेवाले प्रस्तावित उपकरण का विवरण तथा उपकरण की संख्या	अभारण टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित कोयला सम्हाई उपकरण की संख्या	करोड़ रुपयों में	

	क) जहाज अनलोडर- 2	2	88.00	
	ख) कन्वेयर सिस्टम (लंबाई 2320 मी.)	-	43.15	
	ग) वैगन लोडर-1	1	9.00	
	घ) जहाज अनलोडर के लिए रेल - उपरोक्त रेलों के अतिरिक्त		0.15	
	ड.) मौजूदा इलेक्ट्रिकल लाइन्स पोस्ट आदि को हटाना		0.05	
	च) सब-स्टेशन सहित इलेक्ट्रिकल कार्य		-3.00	
	छ) अनुषंगिकताएं ₹ 143.35 करोड का 5 प्रतिशत		7.17	150.52
iii)	विविध लागत (अनुषंगिकताएं लागत को छोड़कर सिविल तथा उपकरण लागत का 5 प्रतिशत)			16.92
	समूहलाई गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत (i+ii+iii)			372.22
ख.	घाट के निर्माण के लिए पूंजी लागत		करोड रुपयों में	
i)	घाट के निर्माण की लागत		23.29	
ii)	खडंजा बिठाना/पुनःबिठाना		1.00	
iii)	निकर्षण तथा सुधार		38.98	
iv)	निकर्षित सामग्री से भरना		0.96	
v)	पत्थर बिठाना		0.84	
vi)	मौजूदा चैनल बोया हटाना तथा पुनः डालना		0.05	
vii)	मूरिंग		0.13	
viii)	फेन्डर्स		0.96	
ix)	विविध (₹ 66.21 करोड का 5 प्रतिशत)		3.31	69.52
घ.	परियोजना की कुल पूंजी लागत (क + ख)			441.74

(iv) क) दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदण्डों का अनुपालन करते हुए अधिकतम टर्मिनल क्षमता के लिए नौभार समूहलाई गतिविधि हेतु ₹ 62.26 करोड प्रचालन लागत प्राक्कलित की गई है।

- दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुसार 1.40 यूनिट/टन की बिजली खपत का अनुमान लगाते हुए इलेक्ट्रिसिटी लागत प्राक्कलित की गई है। ₹ 4.50 विद्युत यूनिट दर अपनाई गई है।
- सिविल लागत पर 2 प्रतिशत की दर से तथा उपकरण लागत पर 7 प्रतिशत की दर से मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत प्राक्कलित की गई है।
- मूल्यहास का परिकलन कंपनी अधिनियम के अनुसार किया जाता है।



- प्रति माह 34.30 प्रति वर्ग मी. की दर से 83000 वर्ग मी. पट्टेकृत क्षेत्र के लिए पट्टा किराया प्राकल्पित किया जाता है ।
- अन्य व्यय अचल परिसम्पत्तियों के कुल मूल्य का 5 प्रतिशत प्राकल्पित किया जाता है ।

ख) कम्पनी अधिनियम अनुसार कुल घाट लागत तथा अवमूल्यन के बीमे व अनुरक्षण, प्रत्येक का 1% को मिला कर घाट सेवाएं देने हेतु प्रचालन लागत लगभग ₹ 3.72 करोड होगी ।

(v) परिसम्पत्तियों के सकल ब्लाक पर नियोजित पूंजी पर प्रतिफल लगभग 16% होगा ।

(vi) तदनुसार, आवश्यक राजस्व निम्नवत है :-

(करोड रुपयों में )

क्रम सं.	विवरण	कोयला सम्मूहलाई कार्य हेतु	घाट किराए हेतु
i	रोस 16%	56.85 (*)	11.12
ii	प्रचालन लागत	62.26	3.72
iii	कुल आवश्यक राजस्व	119.11	14.84

(\*) एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत परिकलन में ₹ 16.92 करोड के विविध पूंजीगत लागत पर प्रतिफल की गणना नहीं की गई है ।

(vii) क) दिशा-निर्देशों में विहित है कि नौभार सम्मूहलाई कार्यकलाप से अपेक्षित राजस्व, सम्मूहलाई प्रभार, भंडारण प्रभार तथा विविध प्रभार का क्रमशः 98%, 1% तथा 1% का अनुपातिक होना चाहिए । पत्तन ने बताया है कि जगह की कमी तथा प्रदूषण से बचने हेतु भंडार को आधुनिक भंडारण डोमों में नियोजित किया जाता है । यह खर्चीला होने के कारण इस समग्र राजस्व विनिधान को कोयला सम्मूहलाई प्रभार के मद्दे डाला जाता है ।

ख) भंडारण प्रभार के लिए पत्तन ने निम्न कारण बताए हैं :-

- प्रस्ताव में, एमओपीटी ने टर्नराउण्ड फैक्टर को 18 माना है । अर्थात् औसतन, 56,000 टन (0.7 x 80,000) का पार्सल आकार किसी भी भंडारण पात्र में 20 दिनों की अवधि के लिए रखा जा सकता है । तदनुसार 20 दिनों का भंडारण निशुल्क प्रस्तुतित है ।

ii) एमओपीटी ने बताया है कि एमओपीटी में मेसर्स एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रचालित घाट सं. 5ए व 6ए के लिए प्राधिकरण द्वारा विहित भूमि किराया/भंडारण प्रभार अधिसूचना सं. 19 दिनांक 15 जून 2007 के अनुसार निम्न पद्धति अनुसार होगा :-

- निशुल्क अवधि के बाद पहले 5 दिनों तक बचे शेष नौभार की दर - सम्हलाई प्रभारों का 10%
- छठे से दसवे दिन तक की दर - सम्हलाई प्रभारों का 25%
- ग्यारह से बीसवें दिन तक की दर - सम्हलाई प्रभारों का 50%
- 21वें दिन से शेष नौभार की दर - सम्हलाई प्रभारों का 100%

ग) उपरोक्त माडल अनुसार प्रस्तावित कोयला टर्मिनल घाट सं. 11 का भंडारण प्रभार निम्नवत प्रस्तावित है --

- i) निशुल्क दिन बाद पहले 5 दिनों तक - ₹ 30 प्र. टन /प्र. दिन
- ii) छठे से दसवे दिन तक - ₹ 75 प्र. टन /प्र. दिन
- iii) ग्यारह दिन से - ₹ 150 प्र. टन /प्र. दिन

ग) एमओपीटी ने प्रस्ताव में बताया है कि 56,000 टन से अधिक वाले पार्सल आकार के लिए निशुल्क दिनों की संख्या आनुपातिक रूप से बढ़ाई जाएगी अर्थात् प्रति 2800 टन अधिक होने पर 1 दिन । 56,000 टन से कम आकार के पार्सल के लिए निशुल्क दिनों की संख्या 2800 टन प्रति दिन की दर से निकासी के लिए अनुमत दिन ही होंगे । (यह शर्त प्रस्तावित दरमान में शामिल नहीं है ।)

संक्षिप्त में, एमओपीटी द्वारा कोयला आयात टर्मिनल के लिए प्रस्तावित अग्र प्रशुल्क सीमा निम्नवत है ।

विवरण	प्रस्तावित अग्र प्रशुल्क परिसीमा (₹)
माल सम्हलाई प्रभार	295.41 प्रति मी. टन
भंडारण प्रभार (20 दिन की निशुल्क अवधि के बाद )	पहले 5 दिन - ₹ 30 प्र. टन /प्र. दिन 6-10 वे दिन तक - ₹ 75 प्र. टन /प्र. दिन 11वें दिन से - ₹ 150 प्र. टन /प्र. दिन
विविध प्रभार	प्रस्तावित नहीं है
घाट किराया प्रभार	1.11 प्रति जीआरटी प्रति घंटा

7. विहित परामर्शी पद्धति अनुसार एमओपीटी का दिनांक 21.6.2010 का प्रस्ताव संबंधित प्रयोगकर्ताओं/प्रयोगकर्ता संस्थाओं तथा आशयित बोलीकर्ता (एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित सूची व प्रस्ताव सहित) से विचार जामने के लिए भेजे गए। एमओपीटी द्वारा अतिरिक्त निविदाकर्ताओं को भी सूची अनुसार प्रस्ताव भेजे गए। हमे प्रयोगकर्ताओं/प्रयोगकर्ता संस्थाओं अथवा आशयित बोलीकर्ताओं से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई।

8. प्रस्ताव की आरंभिक जांच के आधार पर एमओपीटी से दिनांक 3.1.2011 के पत्र के तहत आग्रह किया गया कि वे अतिरिक्त सूचना/ स्पष्टीकरण दें। एमओपीटी ने अपने दिनांक 15.1.2011 के ईमेल से सूचना भेजी। हमारे प्रश्नों और एमओपीटी से प्राप्त जवाब सारणी में निम्नवत है :-

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	एमओपीटी के जवाब
1	<b>अधिकतम क्षमता</b>  <b>क) अधिकतम घाट क्षमता</b> पत्तन ने अधिकतम घाट क्षमता के निर्धारण दौरान केप साईज जहाजों की सम्मूलाई पर विचार नहीं किया है। प्रस्ताव के पैरा 2.2 में कहा गया है कि प्रस्तावित सुविधा चैनल को संभावित गहराई तक बढ़ाने पर केपसाईज जहाज (पूरे भरे हुए) की सम्मूलाई कर सकती हैं और यह भी सूचित किया है कि व्यापारियों ने भी इस मत का समर्थन किया है। गौरतलब है कि यह अग्र प्रशुल्क तथा पोर्ट की निकर्षण योजना सहित 30 साल की अवधि के लिए निश्चित की जा रही है, क्या पत्तन अग्र प्रशुल्क निर्धारण में केपसाईज जहाजों की सम्मूलाई करने पर विचार करेगा।	पत्तन में आनेवाले जहाजों की विद्यमान स्थिति को देखते हुए केपसाईज जहाजों की सम्मूलाई पर पत्तन ने इसलिए विचार नहीं किया क्योंकि इस पर पूंजीगत लागत ₹ 800 करोड़ से अधिक होती है इसलिए भविष्य हेतु कोई विचार व प्रस्ताव योजनागत व्यय में नहीं किया गया है। अतः केपसाईज जहाजों की सम्मूलाई पर विचार नहीं किया गया है।
	<b>ख) अधिकतम यार्ड क्षमता</b> i) पत्तन द्वारा प्रस्तावित आबंटन हेतु 76,000 वर्ग मी. के कुल क्षेत्र में से प्रत्येक डोम द्वारा घेरे जाने वाले क्षेत्र को सूचित किया जाए। प्रस्तावित 4 डोम को छोड़कर शेष क्षेत्र उपयोग योजना यदि कोई हो, को भी सूचित किया जाए।	प्रत्येक डोम द्वारा घेरे जाने वाला संभावित क्षेत्र 5026 वर्ग मी. होगा। प्रस्तावित 4 डोमों के लिए पर्याप्त जगह निर्धारित करने पश्चात शेष क्षेत्र को कन्वेयर सिस्टम सहायक अयसंरचना तथा वाहनों की आवाजाही के लिए निर्धारित किया गया है।
	ii) प्रत्येक डोम के लिए 80,000 टनों की भंडारण क्षमता का निर्धारण करने का आधार परिकलन सहित बताएं। प्रत्येक डोम का आकार उचाई सहित बताएं।	80,000 टनों के भंडारण क्षमता का अनुमान घाट पर लगने वाले 75000 टन क्षमता के आने वाले जहाजों के आधार पर लगाया गया है। प्रत्येक डोम का आकार 80 मीटर की परिधि और 20 मीटर उचाई होगी।

<p>iii) व्यवहार्यता रिपोर्ट तथा प्रस्ताव में प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के लिए 4 भंडारण डोमों की संख्या निश्चित करने के दौरान रेल से माल निकासी करने के बारे में कोई विस्तार से विश्लेषण नहीं किया गया है। 4 भंडारण डोम निर्धारित करने का आधार बताएं। प्रत्येक भंडारण डोम में डोम की संख्या। भंडारण क्षमता में तकनीकी रूप से क्या सुधार की संभावना है जांच करें।</p>	<p>पत्तन ने भंडारण डोम को छोड़ते हुए सीधे वैगनों से जहाज में कोयला लाने पर विचार किया है। किसी भी आकस्मिकताओं अर्थात् रैकों की अनुपलब्धता अथवा निकासी में हुई देरी जो घाट पर आनेवाले जहाजों के अभरण में बाधा पहुंचाते हैं, की संभावना को ध्यान में रखते हुए बैंक अप सिस्टम के रूप में पहले से ही योजना में 4 डोम को शामिल किया गया है। इस प्रणाली से पत्तन में आनेवाले जहाजों के लदान फेरा समय में सुधार हो सकता है। 80,000 टन क्षमता प्रति डोम अधिकतम भण्डारण क्षमता समझी गई है और जगह की कमी के कारण प्रस्तावित टर्मिनल में डोमों की संख्या बढ़ाना व्यवहार्य नहीं है।</p>
<p>iv) पिछले 3 सालों के दौरान इस पत्तन में रेल द्वारा प्राप्त माल की औसतन निकासी बताएं। साथ ही, वर्तमान प्रस्ताव में कार्य व्यवहार सहित इस पत्तन में (रेल द्वारा) दैनिक माल की निकासी भी बताएं।</p>	<p>पिछले वर्ष 4.68 मिलि. टन माल की निकासी रेल द्वारा 1262 रैकों से की गई उससे पहले भी इसी मात्रा के माल की निकासी 1200 रैकों द्वारा की गई थी। यह 4 रैक प्रति दिन लगभग 15000 टन के करीब बैठता है। निरंतर भारण मशीन पर प्रति दिन 4 रैको की सन्भलाई होने से 4.0 मिलि. टन कोयले की निकासी वर्तमान परिस्थिति में कोई समस्या नहीं होगी।</p>
<p>v) व्यवहार्यता रिपोर्ट के पैरा 5.10 अनुसार सिंगल ट्रांसफर टावर को भारित करने वाली एक समर्पित बेल्ट या तो भंडारण डोम को अथवा रेलवे वैगन लोडर्स को कोयला संपूरित करेगी और दूसरी ट्रांसफर टावर। भंडारण डोम से कोयला लेगा और जब जहाज अभरण का कार्य न हो रहा हो तो वैगन लोडर में स्थान्तरण करेगा। एमओपीटी ने प्रस्ताव में इस विकल्प पर विचार नहीं किया है, बल्कि प्रस्ताव इस आशय से बताया है कि पूरा कोयला नौभार स्टोरेज डोम से होगा। व्यवहार्यता रिपोर्ट में प्रस्तावित पद्धति पर विचार न करने के कारण बताएं।</p>	<p>वैगन लोडिंग से संपूरित करने हेतु एक समर्पित बेल्ट का प्रावधान किया जाएगा जिसे सामान्यतया प्रयोग में नहीं लाया जाएगा। अगर शिपलोडर्स से सीधे रैकों में माल भराई की जाती है तो लदान दर में काफी कमी आ जाएगी। इससे पोर्ट में रैकों को बहुत देर तक रोका जाएगा जो कि रेलवे के लिए भी स्वीकार्य नहीं होगा और उत्पादक भी नहीं होगा। इसलिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस पर विचार नहीं किया गया है।</p>
<p>vi) व्यवहार्यता रिपोर्ट के पैरा 3.2.1 में बताया गया है कि पत्तन में लौह अयस्क और कोयले के लिए अच्छी रेल व्यवस्था करने हेतु रेल अवसंरचना की वृद्धि करने की योजना तैयार की गई है। चूंकि अग्र प्रशुल्कों का निर्धारण 30 वर्षों की पूर्ण परियोजना अवधि के लिए तैयार की जानी है, पत्तन यह</p>	<p>घाट सं. 11 को प्रस्तावित विकास, पत्तन के संपूर्ण रेल नेटवर्क के विकास पर विचार किया जा रहा है। घाट सं. 11 परियोजना का क्रियान्वयन पत्तन में विद्यमान रेल अवसंरचना के आधार पर नहीं किया जा सकता। अतः प्रस्ताव में पहले ही सुधारों पर विचार किया जा रहा है।</p>

<p>सुनिश्चित करें कि रेल अवसंरचना में सुधार होने के बावजूद प्रस्तावित कोयला टर्मिनल की 30 वर्षों की परियोजना अवधि के दौरान रेल से माल निकासी में कोई प्रगति नहीं होगी यदि पत्तन भविष्य में रेल से माल निकासी में सुधार करना चाहता है तो इन मुख्य बिन्दुओं पर प्रस्ताव में उचित समाधान कर सकता है।</p>	
<p>vii) क) 18 दिनों के टर्न ओवर पैरामीटर पर विचार करने का आधार बताएं।</p>	<p>कोयला टर्मिनल की शर्तों अनुसार टर्न ओवर 12 बार है जब कि पत्तन ने घाट सं. 7 के लिए विचारार्थ टर्न ओवर अनुसार 18 बार लिया है।</p>
<p>ख) एमओपीटी द्वारा आशयित टर्न ओवर पैरामीटर पत्तन में प्रचालित एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यांत्रिक वैगन लोडिंग प्रचालन के माध्यम से वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 में प्राप्त क्रमशः 25.6 तथा 26.3 टर्न ओवर लेवल से कम है। साऊथ वेस्ट पोर्ट लि. (एसडब्ल्यूपीएल) द्वारा प्राप्त टर्न ओवर पैरामीटर से कम क्यों निर्धारित किए गए कारण बताएं।</p>	<p>एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रावधान की गई सुविधा मात्र एक प्रयोक्ता द्वारा प्रयोग में लाई जाने वाली सामान्य प्रयोग की सुविधा है जबकि एमओपीटी द्वारा घाट सं. 11 में प्रावधानित सामान्य प्रयोगिक सुविधा है। सामान्य प्रयोगिक सुविधा जहां पूरे साल भर विभिन्न प्रयोगकर्त्ताओं के माल की संहलाई की जाती है, का टर्न ओवर हमेशा एकल प्रयोग सुविधा से कम होगी। घाट सं. 7 के प्रस्ताव के लिए भी तदनुसार टर्नओवर तरीका अपनाया गया है।</p>
<p>ग) 20 दिनों की निशुल्क अवधि अनुमत करने के कारण बताएं जबकि इस प्रस्ताव में यार्ड क्षमता व भंडारण स्थल सीमित हैं। एमओपीटी निशुल्क अवधि कम करते हुए टर्न ओवर कारक सुधार करने पर विचार करें।</p>	<p>प्रस्ताव के पृष्ठ 16 पर 20 दिनों की निशुल्क अवधि अनुमत करने के औचित्य दिए गए हैं। कथित है कि यह सुविधा सामान्य प्रयोगी है और एमओपीटी में छोटे पार्सल साईज में परेषण आता है। चूंकि डोम में माल रखा जाता है जब तक पूरे परेषण की निकासी नहीं हो जाती है तब तक हम अगले परेषण के लिए डोम का प्रयोग नहीं किया जा सकता। गोवा में निकासी हेतु ट्रक उपलब्धता एक समस्या है इसलिए व्यापार की सुविधा हेतु निशुल्क अवधि बढ़ानी ही होगी।</p>
<p>घ) एमओपीटी तथा एसडब्ल्यूपीएल में पिछले तीन सालों में संहलाए गए कोयले के औसत ड्वेल टाइम बताएं।</p>	<p>एमओपीटी में पिछले तीन सालों में संहलाए कोयले का औसत ड्वेल टाइम संलग्न है।</p>
<p>viii) 7.91 मिलियन टन प्रति वर्ष की घाट क्षमता का निर्धारण किया गया है परन्तु अधिकतम क्षमता 4.03 मिलि. टन प्रति वर्ष निर्धारित की गई है क्योंकि यार्ड सुविधा मुख्य प्रतिबंधित कारक है जिससे दोनों क्षमताओं के बीच बड़ा अंतर और घाट क्षमता का 50% तक उपयोग हो रहा है। यह ध्यान में रखना चाहिए कि जब कभी बाद में भंडारण क्षेत्र या</p>	<p>घाट तथा यार्ड क्षमताओं का आंकलन मार्गनिर्देश में दी शर्तों अनुसार किया गया है। यद्यपि, शर्तों में क्षेत्र आबंटन पर कोई रोक नहीं है, परियोजना के लिए जगह की बेहद कमी है। पत्तन के पास अन्य महापत्तनों की तुलना में बहुत कम जगह उपलब्ध है विशेषकर घाट सं. 11 की परियोजना की मर्यादाएं हैं क्योंकि यहां और भी अवसंरचना है और क्षेत्र का अन्य माल, कंटेनर आदि के लिए</p>

<p>अन्य पैरामीटर, जिन्हें यार्ड क्षमता निर्धारित करने के लिए विचार में लिया गया है, में परिवर्तन होता है तो टर्मिनल क्षमता में काफी वृद्धि हो जाएगी और निश्चित किए गए अग्र प्रशुल्क से प्रचालक को अकल्पनीय वित्त लाभ होगा जो कि प्रचालक की कुशलता से नहीं वरन योजना स्तर पर पैरामीटर निर्धारण के कारण होगा।</p> <p>गौरतलब है कि अग्र प्रशुल्क मार्ग निर्देश पत्तन को भंडारण हेतु प्रचालक को क्षेत्र आबंटन करने हेतु न तो कोई शर्त निर्धारित करता है और न ही कोई प्रतिबंध-1 अपेक्षित क्षमता की सम्मूहलाई हेतु आवश्यक क्षेत्र की जरूरत पर ध्यान दिया जाए। अधिकतम घाट व यार्ड क्षमता के मध्य के अंतर को ध्यान में रखते हुए पत्तन को सलाह दी जाती है कि अन्य पैरामीटरों अर्थात् भंडारण डोमों की संख्या, भंडारण डोमों की क्षमता, टर्न ओवर पैरामीटर, निशुल्क अवधि में कमी आदि में सुधार करते हुए यार्ड क्षमता बढ़ाने की सभी संभवनाओं पर विचार करें।</p>	<p>भी प्रयोग होता है। घाट सं. 11 के लिए निकाला गया क्षेत्र ही अधिकतम है और परियोजना के लिए अतिरिक्त क्षेत्र का आबंटन नहीं किया जा सकता। इसके कारण डोम्स की संख्या बढ़ाने की कोई गुंजाइश नहीं है।</p>
<p>ii) पूंजी लागत</p> <p>क) पत्तन ने सिविल लागत विशेषकर भंडारण डोम व संयंत्र लागत के आकलन में अपनाई इकाई दर के समर्थन में कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए हैं। परियोजना व्यवहार्यता रिपोर्ट में प्राक्कलन के अनुसमर्थन में दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए हैं। कोयला भंडारण डोम नमी मद है और इसके लिए ₹ 192 करोड़ की प्राक्कलित लागत रखी गई है जिसके लिए दस्तावेजी साक्ष्य होने चाहिए। अन्य सिविल मदों और संयंत्र लागतों के प्राक्कलन के औचित्य हेतु समर्थित दस्तावेज/परिकलन/दर विश्लेषण/ बजटीय कोटेशन व बाजार दरों की प्रतियां प्रस्तुत करें।</p>	<p>मेसर्स मीर कन्सल्टेंट द्वारा तैयार व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार डोम लागत हैं और पत्तन ने कोई बजटीय कोटेशन प्राप्त नहीं किए हैं।</p>
<p>ख) दिशा निर्देशों में कोयला अभरण टर्मिनल के सिविल कार्यों की सूची निर्धारित है। एमओपीटी द्वारा प्राक्कलित निर्माण कार्य लागत में दिशा निर्देशों में यथा सूचित घाट एप्रन व एप्रोच, ट्रान्सफर टावर, वेगन भारण स्टेशन, बिल्डिंग, कन्वेयर गैलरी और मार्शलिंग यार्ड की लागत शामिल नहीं है।</p>	<p>सूचीबद्ध मदें परियोजना में परियोजित नहीं की गई हैं क्योंकि सम्मूहलाई खुले भण्डारण से नहीं बल्कि डोम भण्डारण से है। नौभार को जहाज से रेलवे वेगनों में परिवर्तित करने की पद्धति व्यवहार्यता रिपोर्ट के पैरा 5.9.2, 5.10 तथा 5.11 में उल्लिखित है।</p>

	दिशा निर्देशों में यथा निर्धारित मदों की सूची से विचलन के कारण कृपया स्पष्ट किए जाए।	
	ग) दिशा निर्देशों में निर्धारित कोयला समूहलाई उपकरणों की सूची में 2 रिक्लेमर, 2 स्टेकर, 2 क्रेन, 4 पे लोडर्स और वर्कशाप उपकरण शामिल है। एमओपीटी के प्रस्ताव में, दिशा निर्देशों में निर्धारित उपरोक्त उपकरणों के लिए लागत प्राक्कलन नहीं है। पत्तन पुष्टि करें कि दिशा निर्देशों में उल्लिखित इन उपकरणों को पत्तन ने परियोजित नहीं किया है।	दिशा निर्देशों में यथा निर्धारित रिक्लेमर्स, स्टेकर्स, क्रेन्स, पेलोडर्स और वर्कशाप उपकरण इस परियोजना में परियोजित नहीं हैं।
	घ) शिप लोडर्स हेतु रेलों के मद्दे 0.15 करोड़ रुपए के प्राक्कलन में उल्लेख है कि यह "उपरोक्त रेलों के अतिरिक्त है।" प्रस्ताव में रेल संबंधी कोई अन्य प्रस्ताव नहीं है। इस संबंध में सही स्थिति बनाई जाए।	यह शिप लोडर के लिए रेल के ऊपर उल्लिखित इन मोशन वेगन लोडर के रेल प्रबंध के संदर्भ में है। रेलों के लिए कोई अलग प्राक्कलन नहीं है।
	ड.) पत्तन ने सिविल व उपकरण प्राक्कलन में 5 % की दर से आनुषंगिक लागत प्राक्कलित की है। कृपया पुष्टि करें कि मूल पूंजी लागत में किसी आनुषंगिकताओं के लिए प्रावधान नहीं है। एमओपीटी ने लौह अयस्क टर्मिनल और कोयला टर्मिनल के लिए अग्र प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु प्रस्तुत अपने पूर्व प्रस्तावों में सिविल व उपकरण प्राक्कलनों में आनुषंगिक लागत को प्राक्कलित नहीं किया है। मौजूदा प्रस्ताव में आनुषंगिक लागत प्राक्कलित किए जाने के कारण बताए जाए। पूंजी लागत के 5 % की दर से आनुषंगिक लागत प्राक्कलित करने के आधार स्पष्ट किए जाए।	आनुषंगिकताओं को विविध लागत के रूप में पढ़ा जाए जिसके लिए दिशा निर्देशों में मानदण्ड के रूप में प्रावधान है।
	च) बरियंग सेवाओं के लिए प्राक्कलित पूंजी लागत में सिविल लागत की 5 % दर से विविध पूंजी लागत शामिल है जो दिशा निर्देशों के अनुसार नहीं है। इस मद को प्राक्कलित करने के आधार व कारण स्पष्ट करें जो दिशा निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं है।	सिविल कार्य और संयंत्र तथा मशीनरी संबंधी विविध लागत के समरूप बरियंग सेवाओं के लिए विविध पूंजी लागत पर विचार किया गया है।
	छ) पुष्टि करें कि एमओपीटी द्वारा प्राक्कलित पूंजी लागत मौजूदा मार्केट स्थिति को परिलक्षित करती है।	पूंजी लागत, प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय प्राक्कलित लागत को परिलक्षित करती है।

iii)	<b>परिचालन लागत :-</b>	
	क) एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत राज्य विद्युत बोर्ड, गोवा के बिजली बिल की प्रति जून 2009 की है और यूनिट दर 4.04 है। जबकि अग्र प्रशुल्क नियतन के लिए एमओपीटी ने जो विद्युत यूनिट दर ली है वह ₹ 4.50 है। ₹ 4.50 की दर से शामिल विद्युत यूनिट दर को कृपया हाल ही के बिजली बिल की प्रति सहित प्रमाणित किया जाए।	हाल ही का बिजली बिल प्रस्तुत किया गया है।
	ख) एमओपीटी ने अपनी दरमानों के अनुसार प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के लिए अपनाए गए लाइसेंस शुल्क को कृपया सूचित किया जाए। मूल लाइसेंस शुल्क में यदि कोई वृद्धि होनी हो, तो कृपया सूचित करें। बताए कि एमओपीटी के दरमानों से अपनाई गई मूल दर में वार्षिक वृद्धि शामिल करते हुए प्रति वर्ष ₹ 34.30 प्रति वर्ग मी. लाइसेंस शुल्क की गणना किस प्रकार की गई।	टैम्प द्वारा अनुमोदित दरमानों से प्रति माह ₹ 292 प्रति 10 वर्ग मी. की दर से लाइसेंस शुल्क निर्धारित है जिसमें भूमि नीति दिशा निर्देश, 2004 के अनुसार 2 % प्र. वर्ष की दर से वृद्धि की गई है और ₹ 34.30 प्रति वर्ग मी. प्रति वर्ष की दर से लाइसेंस शुल्क शामिल किया गया।
iv)	कोयला टर्मिनल संबंधी दिशा निर्देशों में निर्धारित है कि अग्र प्रशुल्क की गणना के लिए 98 % राजस्व आवश्यकता को सम्हलाई प्रभार में तथा प्रत्येक 1% भण्डारण व विविध प्रभारों में संविभाजित किया जाना है। उपरोक्त स्थिति के बदले में पत्तन ने ₹ 295.41 प्रति टन समेकित नौभार सम्हलाई प्रभार निर्धारित करने हेतु 119.11 करोड़ रुपए की संपूर्ण राजस्व आवश्यकता को संविभाजित किया है। पत्तन ने निशुल्क अवधि के बाद में रुके पड़े नौभार के लिए भण्डार प्रभार प्रस्तावित किया है जिसे एसडब्ल्यूपीएल के दरमानों में निर्धारित भण्डार प्रभार का संदर्भ देते हुए सम्हलाई प्रभार की प्रतिशत के आधार पर स्वतंत्र रूप से लिया गया है। इस संबंध में पत्तन निम्नलिखित मुद्दों की जांच करें।	
	क) एसडब्ल्यूपीएल से लिया गया संदर्भ संगत नहीं है क्योंकि प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के लिए अग्र प्रशुल्क नियतन 2008 दिशा निर्देशों द्वारा शासित है। एसडब्ल्यूपीएल में भी निर्धारित भण्डार प्रभार को सम्हलाई प्रभार की प्रतिशत के रूप में नहीं लिया है।	2008 दिशा निर्देशों से विचलन के कारणों को हमारे प्रस्ताव के पैरा 12.4 में दिखाया गया है। यद्यपि टैम्प ने सम्हलाई प्रभारों के प्रतिशत के रूप में गणना नहीं की है परन्तु उसकी गणना सूचित प्रतिशत से ही होती है। चूंकि भण्डार परंपरागत नहीं है, दिशा निर्देशों के अनुसार निर्धारित 1 % तर्कसंगत नहीं है। आगे, भण्डार डोमों को भण्डार याडों के रूप से इस्तेमाल नहीं किया जा सकता



		जैसा कि आज व्यापारी वर्ग द्वारा किया जा रहा है चूंकि अगले परेषण के कारण डोमों को जल्द ही खाली करना पड़ता है क्योंकि यह एकल प्रयोग सुविधा है। जब प्रभार अत्यधिक होते हैं तभी व्यापारी वर्ग पर नौभार जल्द खाली करने का दबाव पड़ता है।
	ख) सम्महलाई प्रभार को निर्धारित करने हेतु संपूर्ण राजस्व आवश्यकता का संविभाजन करने और सम्महलाई प्रभार की प्रतिशत के रूप में स्वतंत्र रूप से भण्डारण प्रभार को प्रस्तावित करने संबंधी एमओपीटी द्वारा अपनाए दृष्टिकोण से ऑपरेटर को प्राक्कलित कुल राजस्व आवश्यकता से अधिक वार्षिक राजस्व प्रजनन होगा। दिशा निर्देशों का अनुपालन करते हुए पत्तन प्रस्तावित सम्महलाई प्रभार और साथ ही भण्डारण प्रभारों में संशोधन करें।	दिशा निर्देशों के मानदंडों से विचलन के कारण प्रस्ताव में प्रस्तुत किए गए हैं। चूंकि प्रचालन व उपकरण दिशा निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं हैं, अतः दिशा निर्देशों का पूर्णतया अनुपालन नहीं किया जा सकता।
	ग) एमओपीटी, दिशा निर्देशों में निर्धारित मानदंडों को ध्यान में रखते हुए पुनरीक्षण कर भण्डार प्रभार की पुनः गणना करें। इस संबंध में दिशा निर्देशों से यदि कोई विचलन होता है तो औचित्य देना जरूरी है। भण्डार प्रभार निर्धारित करते समय प्रत्येक स्लेब के तहत प्रस्तावित निशुल्क अवधि के बाद नौभार के अपेक्षित ठहराव की गिनती की जाए ताकि इस प्रशुल्क मद से अपेक्षित राजस्व आवश्यकता की पूर्ति की जा सके। कृपया इस संबंध में विस्तृत में गणना प्रस्तुत की जाए। यह भी गणना प्रस्तुत की जाए जिसमें दर्शाया जाए कि प्रस्तावित (किया जानेवाला) संशोधित भण्डार दर पर ऑपरेटर द्वारा भण्डार प्रभार से अपेक्षित राजस्व आवश्यकता की वसूली की जाएगी।	कृपया ऊपर (क) व (ख) में दिए गए उत्तर का संदर्भ लें।
	घ) दिशा निर्देशों के अनुसार विविध प्रभारों से कुल प्राक्कलित राजस्व का 1% की आवश्यक रूप से वसूली की जानी है। पत्तन ने कोई भी विविध प्रभार नहीं दर्शाए हैं। इस संबंध में पत्तन यह बताए कि मार्ग निर्देशों का अनुपालन क्यों नहीं किया गया और सुनिश्चित करें कि प्रस्तावित कोयला टर्मिनल में विविध सेवारं देने संबंधी प्रस्ताव में प्रचालक इसका उल्लेख नहीं करता है।	आवश्यक प्राक्कलित राजस्व को पूर्णतया सम्महलाई प्रभारों में नियतन किया गया है और भण्डारण तथा विविध प्रभारों संबंधी मार्ग निर्देशों अनुसार कोई नियतन नहीं किया जाएगा। जिन गतिविधियों के लिए विविध प्रभार नियतन किए जाते हैं उन्हें विद्यमान प्रस्ताव में नहीं दर्शाया गया है।

v)	दर मान	
	<p>क) <u>अनुसूची 1.2 - सामान्य शर्तें</u> (v) पर प्रस्तावित नोट बताता है कि टर्मिनल में जहाज के निष्क्रिय अवधि के दौरान एमओपीटी को देय घाट शुल्क में छूट देने हेतु प्रस्तावित टर्मिनल का प्रचालक अनुमति दे सकता है। प्रस्तावित नोट तर्कसंगत नहीं लगता क्योंकि कि प्रस्तावित कायला टर्मिनल का घाट शुल्क प्रभार प्रचालक को देय हैं न कि भू-स्वामी अतः इसे निकाला जाए।</p>	<p>टैम्प का कथन सही है कि प्रभार एमओपीटी को देय नहीं है परन्तु घाट पर टर्मिनल प्रचालक के कारण मशीन अथवा सुविधाओं के ब्रेकडाउन होने पर जहाज निष्क्रिय पड़ता है तो टर्मिनल प्रचालक को घाट किराए में छूट देनी होगी।</p>
	<p>ख) <u>अनुसूची - 2 माल सम्मूहों पर प्रभार</u> इस सूची अधीन प्रस्तावित नोट (i) को विस्तार से बताएं जिसमें समेकित सम्मूहों पर दर की सेवाओं का उल्लेख हो। चूंकि पत्तन ने कोई पृथक विविध प्रभार प्रस्तावित नहीं किए हैं, प्रस्तावित नोट में विविध सेवाओं के मद्दे सभी मूल्य सूचित किए जाएं जिनका दरमानों में विशेष उल्लेख न किया गया हो।</p>	<p>जी हां, इस खण्ड को संशोधित किया जाएगा।</p>
	<p>ग) <u>अनुसूची - 3 भंडारण प्रभार</u> i) प्रस्ताव के पैरा 12 में पत्तन ने बताया है कि 56,000 टनों से अधिक पार्सल साइज के लिए 20 दिनों की निशुल्क अवधि अनुपातिक रूप से बढ़ाई जाएगी अर्थात् प्रति 2800 टन प्रति दिन अधिक होने पर एक दिन और 56,000 टनों से कम पार्सल साइज के लिए 2800 टन प्रति दिन की अनुमत निकासी के लिए निर्धारित दिन की संख्या निशुल्क अवधि होगी। इस संबंध में निम्नलिखित को स्पष्ट किया जाए।</p>	
	<p>क) उक्त शर्त के कारण स्पष्ट किए जाएं।</p>	<p>पैरा 12.4 में कारण स्पष्ट किए गए हैं। किसी भी माल का अधिक समय तक भंडारण प्रभार अधिक होना चाहिए जिससे कि आयातकर्ताओं पर अनुमान/ याणिज्यिक लाभ के लिए मूल्यवान भंडारण क्षेत्र का प्रयोग करने पर बंधन लगाया जा सके।</p>
	<p>ख) उक्त नोट में 2600 टन प्रति दिन की निकासी दर के अनुमान का आधार बताएं।</p>	<p>पैरा 12.4 में, निकाली दर 2800 टन प्रति दिन है और 2600 टन प्रति दिन नहीं। पुनः 2800 टन प्रति दिन की निकासी दर का अनुमान लगाने के बारे में प्रस्ताव में विस्तार से बताया गया है।</p>
	<p>ग) व्यवहार्यता रिपोर्ट के पैरा 5.1 में बताया गया है कि प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के लिए पुश इन पुल आउट ट्रेन संचालन की जरूरत</p>	<p>मोशन वैगन लोडर्स में सतत रूप से 2000 टन प्रति घंटा कर भार लेने की क्षमता होती है। यह भारतीय रेलवे द्वारा आपूरित रैकों पर भी निर्भर</p>

<p>होगी जिससे सतत रूप से 2000 टन प्रति घंटा प्राप्त होगा। व्यवहार्यता रिपोर्ट की उपरोक्त स्थिति में आधार का औचित्य बताएं तथा उक्त नोट में 2600 टन प्रति घंटा की दर से अनुमान लगाने का कारण बताएं।</p>	<p>करता है जिसपर पत्तन का कोई नियंत्रण नहीं है। 2000 टन प्रति घंटा निस्सारण के लिए जहाज से लगातार निस्सारण तथा आयात व्यापार भी होना चाहिए। तथापि, 2800 टन प्रति दिन की निकासी की गणना 20 दिनों में डोम क्षमता का 70% निकासी मानकर की गई है।</p>
<p>ii) उपर ग (i) की शर्त तथा भंडारण प्रभार अनुप्रयोग को शासित करने वाले प्रस्ताव की दर मान 3- भंडारण प्रभार के प्रस्तावित दरों में शामिल नहीं किया गया है। एमओपीटी भंडारण प्रभारों को शासित करनेवाली शर्तों को शासित करने हेतु प्रस्तावित दर मान को संशोधित करें। निशुल्क अवधि शुरू होने की शर्त भी शामिल की जाए।</p>	<p>यह माना गया है कि भंडारण प्रभारों के दर मान की अनुसूची-3 को पैरा -12 में दिए औचित्य का भाग माना जाए। फिर भी निशुल्क अवधि शुरू होने की अवधि की शर्त निम्न भांति जोड़ी जाएगी: "निशुल्क अवधि की शुरुआत जहाज के माल की उतराई पूर्ण होते ही तत्काल शुरू हो जाएगी। 20 दिनों की अवधि पूर्ण निस्सारण पूर्ण होते ही शुरू हो जाएगी।"</p>
<p>iii) प्रयोगकर्ता के अनुरोध पर जब कभी प्रचालक सुपुर्दगी/ जहाज आयात / माल निर्यात आदि करने की स्थिति में ना हो तो इस अवधि के लिए भंडारण प्रभार न लगाने की सामान्य शर्त जोड़ी जाए।</p>	<p>जी हां।</p>

9. मुरगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) द्वारा दिए गए जवाब की जांच करने पर पाया गया कि पत्तन द्वारा दिए जवाब में हमारे कुछ प्रश्नों का ठीक तरह से जवाब नहीं दिया गया है। इसलिए एमओपीटी से उन बिन्दुओं पर अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण मांगने के लिए दिनांक 18/1/2011 को पत्र लिखा गया है।

10.1 दिनांक 24/01/2011 को एमओपीटी परिसर में इस मामले पर एक संयुक्त सुनवाई रखी गई। एमओपीटी ने पावर पाइंट पर इस प्रस्ताव का प्रदर्शन किया। संयुक्त सुनवाई में एमओपीटी तथा संबंधित प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने विचार रखे।

10.2 संयुक्त सुनवाई में प्रस्ताव में पाई गई कमियों को, जिन्हें पहले ही हमने अपने दिनांक 18/01/2011 के पत्र द्वारा एमओपीटी को विशेषकर भंडारण क्षमता आदि के बारे में सूचित किया था। पत्तन से अपने प्रस्ताव को समीक्षा करने की सलाह दी गई थी, और हमारे दिनांक 18/01/2011 तथा 7/2/2011 के पत्र के जवाब में संशोधित प्रस्ताव व जवाब प्रस्तुत करें। प्रस्ताव को संशोधित करने दौरान पत्तन से निम्नलिखित मदों का निराकरण करने की हिदायत दी गई :

- व्यवहार्यता रिपोर्ट में दिए सीधे सुपुर्दगी विकल्प को प्रशुल्क प्रस्ताव में क्यों नहीं विचार किया गया संबंधी जवाब संतोषजनक रूप से स्पष्ट नहीं किए गए हैं।

- ii) भंडारण क्षमता के निर्धारण में विचारे गए विभिन्न पैरामीटरों को, 30 वर्षों की लम्बी समयावधि तक प्रशुल्क निर्धारण को ध्यान में रखते हुए पुनर्विचार किए जाने की जरूरत है ।
- iii) पत्तन को रेलवे से उनकी क्षमता वृद्धि योजना पर परामर्श करना चाहिए जिससे एमओपीटी से माल निकासी पर मदद मिलेगी ।
- iv) पूंजीगत लागत को प्राक्कलन का आधार विशेषकर भंडारण डोम, समर्थित परिकलनों तथा दस्तावेजों सहित बताएं ।

10.3 इस मामले में जिन प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों के साथ परामर्श किया गया, को अपने जवाब हमें एक प्रति देते हुए एमओपीटी को देने हेतु एक हफ्ते का समय दिया गया था । एमओपीटी को प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों की जांच कर संशोधित प्रस्ताव जमा करते समय उनकी टिप्पणियों पर यदि उनके कोई विचार/टिप्पणी है तो, भेजने का निदेश दिया गया था ।

11.1 संयुक्त सुनवाई के समय विचारे गए बिन्दुओं पर, एमओपीटी ने अपने दिनांक 8/2/2011 के पत्र द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजे हैं जिसे नीचे प्रस्तुत किया जा रहा है ।

- i) परियोजना की व्यवहार्यता रिपोर्ट में जहाज से वैगन में सीधे कोयला ढुलाई के विकल्प को ध्यान में रखा गया है । फिर भी अन्य कारकों पर विचार करते समय जैसे कि रेकों की अनुपलब्धता, अथवा अन्य कठिनाइयां जिनके कारण माल निकासी में विलंब हो, जिससे माल उतराई प्रचालनों में विघ्न पड़ता हो, चार डोमों में सीधे प्रेषण विकल्प को डिजायन में आरंभिक बैंक अप सिस्टम में शामिल किया गया है । इस प्रणाली से पत्तन में आनेवाले जहाजों के टर्न राउण्ड में सुधार होगा तथा इससे यातायात में वृद्धि होगी ।

चार डोमों को संस्थापित करने की योजना बनाई गई तथा प्रति डोम की अधिकतम भण्डारण क्षमता 80,000 टन निर्दिष्ट की । यह पुनः दोहराया गया कि जगह की कमी के कारण प्रस्तावित टर्मिनल में डोमों की संख्या बढ़ाना सम्भव नहीं होगा । आगे यह भी बताया गया कि यदि शिपलोडरों से वैगनों में नौभार का भारण किया जाता है तो भारण दर प्रचण्ड रूप से घट जाएगी । इससे पत्तन में अधिक समय तक रेकों को रोका जाएगा जो रेलवे के लिए उत्पादक नहीं है और न ही स्वीकार्य है । यद्यपि वैगनों में सीधे भारण करना तकनीकी रूप से संभव है लेकिन वैगनों की सीमित उपलब्धता तथा कम उत्पादकता पर विचार करते हुए ऐसा करना

व्यवहारिक नहीं होगा। इसलिए प्रशुल्क की गणना करते समय व्यवहार्यता रिपोर्ट की पद्धति पर विचार नहीं किया गया।

- ii) दिनांक 24 जनवरी, 2011 को हुई संयुक्त सुनवाई में चर्चा तथा प्रशुल्क में बताएनुसार घाट सं. 11 में प्रस्तावित टर्मिनल के लिए पहचान किए गए क्षेत्र अधिकतम है और जगह की कमी होने के कारण इस प्रयोजन के कारण कोई अतिरिक्त क्षेत्र आबंटित नहीं किया जा सकता। घाट क्षमता का आकलन मार्ग निर्देशों में निहित शर्तों अनुसार किया गया है। क्षेत्र की कमी और कुछ न्यायालय व गोवा पर्यावरण नियंत्रण बोर्ड के निर्देशों अनुसार पीपीपी मार्ग निर्देशों के अनुसार खुले भण्डारण के स्थान पर डोम भण्डारण की नई तकनीकियों पर विचार किया जा रहा है।
- iii) रेल्वे ने डबल लाइनिंग परियोजना शुरू कर दी है। दक्षिण पश्चिमी रेल्वे द्वारा दिनांक 5 अगस्त, 2010 का पत्र जिसमें हॉस्पेट-वास्को के बीच दोहरे रेल संयोजन की पूंजीगत लागत को रेल्वे बोर्ड ने मंजूरी दी है को एमओपीटी ने प्रस्तुत किया है।
- iv) प्राक्कलित पूंजीगत लागत की गणना शीट/कामकाज परिकलन परामर्शदाता से प्राप्त की जानी है।

11.2 एमओपीटी ने दिनांक 18 जनवरी 2011 के हमारे पत्र के तहत पूछे गए प्रश्नों पर दिनांक 8 फरवरी 2011 के पत्र के तहत जवाब भेजा है। दिनांक 18 जनवरी 2011 के हमारे पत्र के तहत पूछे गए प्रश्नों और एमओपीटी द्वारा भेजे गए जवाब का सार निम्नवत है :

क्रम सं.	हमारे प्रश्न	एमओपीटी का जवाब
i)	एमपीटी के अनुसार आबंटन के लिए प्रस्तावित भूमि 76000 वर्ग मी. में से 20,104 वर्ग मी. अर्थात् 26% भूमि डोम के लिए अधिग्रहित की जाएगी। निश्चित भूमि उपयोग योजना की शेष 55,896 वर्ग की भूमि कन्वेयर सिस्टम, सहायक अवसंरचनाओं आदि के लिए प्रस्तावित है, जिसे पहले पूछा गया था, पर जवाब दें।	आबंटन के लिए प्रस्तावित 76000 वर्ग मी. की भूमि में से 20,104 वर्ग मी. अधिग्रहित की जाएगी। डोमों के मध्य क्षेत्र के वैधानिक आवश्यकताओं को ध्यान में रखने के पश्चात कन्वेयर सिस्टम के संपादक में दोनों के लिए आवश्यक क्षेत्र 47980 वर्ग मी. होगा। शेष जगह मशीनों के संचलन, संयंत्र तथा परियोजना स्थित ऑफिस के अनुरक्षण के लिए नियोजित वाहनों के लिए आवश्यक है।
ii)	क) पोर्ट ने स्वीकारा है कि भण्डारण प्रभारों से होते हुए घाट से वैगन तक संपूरित एक स्वतंत्र बेल्ट का प्रावधान किया जाएगा	क) यह सुनिश्चित किया जाता है कि प्राक्कलित पूंजीगत लागत में घाट से वैगनों तक सीधे संपूरित करने का विकल्प शामिल है। यह है

	परंतु क्षमता निर्धारण के समय इसपर कोई अमल नहीं किया गया है। कृपया सुनिश्चित करें कि क्या प्राक्कलित पूंजीगत लागत में घाट से वैगनों तक सीधे संपूरित करने का विकल्प शामिल है।	केवल भंडारण पद्धति के निष्फल होने के मामले में एक विकल्प के रूप में होगा। यह यार्ड क्षमता के परिकलन हेतु निकासी की अतिरिक्त सुविधा नहीं मानी जा सकती।
	ख) एमओपीटी द्वारा 4.3 एमटी पीए की निर्धारित अधिकतम क्षमता जहाजों से वैगनों में कोयले की सीधी अंतरण की अतिरिक्त सुविधा होगी। अगर यह विकल्प मौजूद है जैसा कि एमओपीटी ने बताया है तो एमओपीटी को सीधे संपूरण हेतु उपलब्ध क्षमता प्राप्त करने के प्रस्ताव में उचित सामंजस्य करना होगा।	ख) दिनांक 15/1/2011 के हमारे पत्र में इसे स्पष्ट किया है। जैसा कि ऊपर बताया गया है कि घाट से वैगनों में सीधे संपूरण, भण्डारण पद्धति के निष्फल होने के मामले में एक विकल्प है। यार्ड क्षमता के रिवर्क के लिए यह नियमित प्रेषण पद्धति नहीं हो सकती।
iii)	क) पिछले वर्ष एमओपीटी द्वारा दिए गए निकासी विवरणों के आधार पर 1262 रेकों (4 रेक प्रति दिन) जो करीब 15000 टन/दिन माल ढुलाई करते हैं, पत्तन से रेल द्वारा खाली कराया गया। इस संदर्भ में औचित्य प्रस्तुत करें कि प्रस्तावित कोयला टर्मिनल की अधिकतम क्षमता 4.03 एमटीपीए तक प्रतिबंधित क्यों की गई है।	दिनांक 15/1/2011 के हमारे पत्र में इसे स्पष्ट किया गया है। पुनः कथन है कि 4.68 मि. टनों के दिए गए आंकड़े एसडब्ल्यूपीएल के विद्यमान कोयला टर्मिनल के लिए है जो एक ग्राहक संपूरित किया जाता है। जबकि घाट संख्या 11 का प्रस्तावित टर्मिनल सामान्य प्रयोक्ता सुविधा है और निकासी की यही दर की अपेक्षा नहीं की जा सकती है। वर्तमान में घाट सं. 11 गोवा स्थित छोटे ढलाई-घरों, जो छोटे पार्सल आकार के माल लेते हैं, की पूर्ति करता है। ग्राहकों में अंतर होने के कारण दोनों परियोजनाओं की एक समान तुलना नहीं की जा सकती। अतः प्रस्तावित यार्ड क्षमता को विद्यमान प्रचालन टर्मिनल के निष्पादन के आधार पर बढ़ाया नहीं जा सकता।
	ख) पत्तन ने स्वीकारा है कि पूरे रेल्वे नेटवर्क की समृद्धि पर कार्य किया जा रहा है जिसपर प्रस्ताव में विचार किया जा रहा है। कृपया बताएं कि पत्तन में रेल से 4.68 एमटीपीए माल निकासी के अतिरिक्त प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के लिए माल निकासी पर रेल अवसंरचना में सुधार को कैसे प्रभावित करेगा।	
iv)	जबकि यार्ड क्षमता और भण्डारण क्षेत्र सीमित है हमारा प्रश्न पुनः बताया जाता है तथा पत्तन को सलाह दी जाती है कि निशुल्क अवधि कम करते हुए टर्न ओवर में सुधार की सम्भाव्यता पर विचार करें।	यह पुनः बताया जाता है कि प्रस्तावित सुविधा "सामान्य प्रयोक्ता सुविधा" है। जहां पर विभिन्न प्रयोक्ताओं का प्रेषण वर्ष भर में सम्भलाया जाएगा सामान्य प्रयोक्ता सुविधा के लिए टर्न ओवर एक मात्र प्रयोक्ता सुविधा से कम होगा। हमारे पत्तन में प्रेषण कम मात्रा में होता है। जबकि डोमों में निर्धारित भण्डारण किया जाता है, प्रेषण में नौभार पूरी तरह खाली होने तक बाद के प्रेषण के लिए डोमों का उपयोग नहीं किया जा सकता है। अतः हमारे विचार के अनुसार व्यापार सुविधा हेतु 20 दिनों की निशुल्क अवधि उचित है।

v)	प्रस्तुत किया गया कोयले संबंधी औसतन डवेल टाइम का विवरण, प्राप्त नहीं हुआ है। पत्तन आवश्यक विवरण प्रस्तुत कर सकता है।	कोयले संबंधी औसतन डवेल टाइम का विवरण भेज चुके हैं।
vi)	भण्डारण डोम की पूंजी लागत को दस्तावेजी प्रमाण, जिसपर सम्भाव्यता रिपोर्ट बनाते समय परामर्शदाओं ने विश्वास किया था, को कृपया प्रमाणित किया जाए।	<p>भण्डारण डोम के पूंजी लागत का विवरण निम्नवत है :-</p> <p>एक डोम की लागत (80 मी. व्यास तथा 20 मी. ऊंचाई)</p> <p>नौव लागत ₹ 18 करोड़ (राफ्ट सहित पाइल)</p> <p>स्टील डोम संरचना अस्थापन सहित ₹ 8 करोड़</p> <p>डोम उपसाधन तथा अन्य ₹ 22 करोड़</p>
vii)	क) सिविल तथा उपकरण लागत का 5% अनुषंगिकता निर्धारित करने हेतु मुलाधार स्पष्ट नहीं है।	हमारे प्रस्ताव में अनुषंगिकता लागत सिविल व उपकरण लागत के 5% प्रदान की है। इस संबंध में यह बताया है कि डोम संरचना की प्रायोगिकी बिल्कुल नई तथा देश में उपलब्ध न होने से लागत पूर्णतया परिवर्तनशील है। मशीनरी खरीदने हेतु लीड टाइम 24 महिनो तक ही है। आयातित उपकरणों के मामले में, उपकरणों की लागत में विनिमय दर पर सीधा असर होगा तथा इस बात पर विचार करते हुए सिविल तथा उपकरण लागतों में 5% अनुषंगिकता प्रावधानित की है।
	ख) पत्तन ने अनुरोध किया है कि विविध लागत के रूप में सिविल तथा उपकरण लागत में 5% प्राक्कलित अनुषंगिकता लागत को बताया जाए। कुल सिविल लागत तथा उपकरण लागत की 5% विविध लाभ को पहले ही एमओपीटी द्वारा अलग से प्राक्कलित की है और इसलिए विविध लागत की प्राक्कलन में अनुलिपिकरण हो जाएगा।	
viii)	पत्तन द्वारा प्रस्तुत जवाब में, भण्डारण प्रभार के परिकलन के समय दिशानिर्देशों में हुए विचलन के बारे में पूछे गए सवाल के संबंध में स्पष्टीकरण नहीं मिलता है। अतः हमारा सवाल दोहराया जाता है।	टैम्प ने बताया है कि एमओपीटी ने भण्डारण प्रभारों के नियतन में दिशानिर्देशों का विचलन किया है। भण्डारण प्रभारों के लिए निर्धारित कुल प्रभारों की 1% के बदले एमओपीटी ने अलग भण्डारण दर प्रस्तावित की है। यह नोट किया जाए कि परंपरागत भण्डारण प्रणाली के बदले एमओपीटी ने आच्छादित भण्डारण संबंधी न्यायालय के निदेशों का अनुपालन करने हेतु डोमों के निर्माण में विचलन किया है। यदि पर्यावरणिक कारणों के लिए आच्छादित भण्डारण हेतु न्यायालय द्वारा पत्तन को निदेश नहीं दिया होता तो पत्तन को बड़ी लागत में डोमों का भण्डार करने की जरूरत न होती। आगे डोमों में भण्डारण यार्ड पर सामान्य भण्डारण के बराबर नहीं है। अतः पत्तन ने 98% के बदले सम्हलाई के लिए पूरा प्रभार निर्धारित किया। पत्तन ने नौभार खाली करने हेतु 20 निशुल्क दिन दिए तथा भण्डारण का अधिक समय रोकने हेतु निशुल्क

		दिनों बाद केवल भण्डारण प्रभारों की उगाही हेतु प्रस्ताव रखा है। इससे उत्पादन पर असर पड़ता है और यदि व्यापारी वर्ग सामान्य यार्ड जैसे भण्डारण डोमों का इस्तेमाल करना चाहे तो ऑपरेटर के लिए परियोजना व्यवहार्य नहीं होगी। अतः पत्तन ने भण्डारण के मद्दे कुल प्रभार के 1% की सामान्य पद्धति से विचलन किया है और निशुल्क अवधि के बाद भण्डारण हेतु भारी प्रभार प्रस्तावित किया है।
ix)	पत्तन ने संशोधित नोट प्रस्तावित नहीं किया है। प्रस्तावित नोट (i) को विस्तृत किया जाए जिसमें संयोजित सम्मूहलाई दर में शामिल सेवाओं का वर्णन हो।	नोट में सामान्य शर्तों के पैरा 2 में निम्नलिखित वाक्य शामिल किया जाएगा। "सम्मूहलाई प्रभार में विविध सेवाओं के मद्दे सभी लागत शामिल होंगी और दरमानों में विशेष रूप से निर्धारित नहीं किया जाएगा।"
x)	क) किए गए भण्डार से प्रति दिन 2800 टन की दर से सूचित निकासी दर, पिछले वर्ष के दौरान पत्तन द्वारा प्राप्त 15000 टन प्रति दिन निकासी दर से मेल नहीं खाती है। सही स्थिति स्पष्ट की जाए।	पत्तन द्वारा सूचित 15000 टन प्रति दिन की निकासी दर एसडब्ल्यूपीएल के संबंध में है जहां भण्डारण पद्धति प्रस्तावित भण्डारण पद्धति से समान नहीं है। आगे एसडब्ल्यूपीएल का संपूर्ण नौभार एक ही यूसर यथा जेएसडब्ल्यू को जाता है और अतः 15000 टन प्रति दिन की निकासी दर प्राप्त करना संभव है। चूंकि प्रस्तावित टर्मिनल कोमन यूसर फेसिलिटी के लिए है अतः एक ही निकासी दर प्राप्त करना अपेक्षित नहीं है।
	ख) मद (v) (ग) में हमारे प्रश्न का अवसर देते हुए एमओपीटी ने बताया कि 2800 टन प्रति दिन की निकासी दर डोम क्षमता के आधार पर है जिसकी 20 दिनों में निकासी की जाती है। जब विगत में पत्तन 15000 टन प्रति दिन निकासी दर प्राप्त करता था तो स्टोरेज डोम से वैगन तक 2800 प्रति दिन निकासी दर सीमित करने के कारण कृपया स्पष्ट करें।	2800 टन प्रति दिन की निकासी दर हमारे प्रस्ताव के पैरा 12.4 में स्पष्ट किया जा चुका है।
xi)	चूंकि भण्डारण व यार्ड क्षमता एक प्रतिबंध है, जैसा कि पहले सूचित किया गया है, अतः पत्तन को पुनः सलाह दी जाती है कि सभी मापदंडों में सुधार कर अर्थात् निशुल्क अवधि कम करने तथा टर्न ओवर सुधारने, नौभार निकासी सुधारने नौभार को जहाज से सीधे वैगनों में अंतरित करने की संभाव्यता खोजने आदि से अधिकतम क्षमता में सुधार करने हेतु सभी संभव उपाय ढूंढे ताकि प्रस्तावित कोयला टर्मिनल की क्षमता सुधारी जा सके।	



12. संयुक्त सुनवाई में जैसा निर्णय दिया गया, मुरगांव पोर्ट यूसर्स एसोसिएशन (एमपीयूए) ने एमओपीटी के प्रस्ताव पर अपने मत दिए हैं, जिसकी प्रति टैम्प को पृष्ठांकित की गई। हमें एमओपीटी से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई।

13. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय रिकार्डों में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों व संबंधित पार्टियों द्वारा दिए गए तर्कों के उद्घरण सम्बन्धित पार्टियों को अलग से भेजे जाएंगे। यह विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध होगा।

14. इस मामले संबंधी कार्यवाई के दौरान जमा की गई समय जानकारी के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रस्तुत है :-

i) जैसे कि पहले स्पष्ट किया गया इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टैम्प/23/2008- एमओपीटी दि. 7 अगस्त 2008 के तहत मुरगांव पत्तन न्यास में कोयला सम्हलाई के लिए अग्र प्रशुल्क नियत किया है। अग्र प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.2 के अनुसार एक बार जब वस्तुओं की सम्हलाई या पत्तन में विभिन्न सेवाएं देने हेतु प्रशुल्क परिसीमा निर्धारित की जाती है तब बाद में उसी पत्तन में अगले पांच वर्षों के दौरान समान वस्तु की सम्हलाई या समान सेवाएं देने हेतु बोली लगाए गए सभी टर्मिनलों के लिए ग्राह्य होगी। जब मामला पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) को संदर्भित किया गया तब 2008 के अग्र प्रशुल्क दिशानिर्देशों के कथित खण्ड के विचलन को देखते हुए पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने पत्र सं. पीडी 25021/6/2010-एमओपीटी दिनांक 4 नवंबर, 2010 के तहत इस प्राधिकरण को सलाह दी कि एमओपीटी में प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के लिए अलग अग्र प्रशुल्क नियत करने पर विचार करे इस आधार पर कि प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के लिए निहित मापदंड तथा पूंजी लागत घटक अगस्त 2008 के आदेश में शामिल मापदंडों व लागत घटकों से भिन्न है। एमओपीटी के घाट सं. 11 में प्रस्तावित टर्मिनल के लिए अग्र प्रशुल्क नियत करने की मौजूदा कार्यवाई इस संबंधी एमओएस से प्राप्त सलाह के अनुपालन में की गई है।

ii) एमओपीटी का दिनांक 21 जून, 2010 का प्रस्ताव सामान्यतया अधिसूचना सं. टैम्प/52/2007-विधि दिनांक 26 फरवरी 2008 के तहत अग्र प्रशुल्क निर्धारण हेतु जारी दिशा निर्देशों का अनुपालन करता है, सिवाय दिशा निर्देशों से निम्नलिखित दो प्रमुख विचलन के :-

- क) एमओपीटी द्वारा मूल्यांकित, अधिकतम यार्ड क्षमता की गणना जो प्रसंगवश टर्मिनल की अधिकतम क्षमता को सीमित करती है, दिशा निर्देशों में निर्धारित मानदंडों का अनुपालन में नहीं की गई है, जो खुले भण्डारण के लिए ग्राह्य है।

एमओपीटी ने अधिकतम यार्ड क्षमता का मूल्यांकन गोवा राज्य नियंत्रण बोर्ड व माननीय बम्बई उच्च न्यायालय द्वारा आच्छादित जगह पर कोयले के भण्डारण हेतु दिए निर्देशों के अनुपालन में प्रस्तावित टर्मिनल के लिए पत्तन द्वारा परियोजित 4 आच्छादित डोमों के संदर्भ में किया है। यह उल्लेखनीय है कि आच्छादित डोमों में नौभार भण्डारण की आवश्यकता को देखते हुए दिशा निर्देशों में निर्धारित मापदंडों से एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित विचलन का एमओएस ने भी समर्थन किया है।

- ख) अग्र प्रशुल्क दिशा निर्देश 98% प्राक्कलित राजस्व आवश्यकता को सम्हलाई प्रभार के निर्धारण हेतु तथा शेष प्रत्येक 1% भण्डार और विविध प्रभार के निर्धारण हेतु संविभाजित करने के लिए मानदंड निर्धारित करता है। एमओपीटी ने संयोजित सम्हलाई प्रभार व भण्डार प्रभार के लिए अग्र प्रशुल्क प्रस्तावित करते समय दिशा निर्देशों में निर्धारित मानदंडों का अनुपालन नहीं किया है।

पत्तन ने इस संबंध में दिशा निर्देशों से हुए विचलन के कारण स्पष्ट किए हैं। मानदंडों/ मापदंडों में प्रस्तावित विचलनों के संबंध में साथ-साथ उत्तरवर्ती पैराओं में चर्चा की गई है।

### iii) अधिकतम टर्मिनल क्षमता :-

#### क) अधिकतम घाट क्षमता :-

- i) पैनामेक्स जहाज तथा हैण्डीमेक्स जहाज का हिस्सा, व्यापारी वर्ग से पूछताछ तथा मौजूदा संयोजन पद्धति के आधार पर क्रमशः 80% तथा 20% अनुमानित है। पत्तन ने अधिकतम घाट क्षमता का मूल्यांकन करते समय कैप आकार के जहाजों की सम्हलाई पर विचार नहीं किया है। प्रस्ताव के पैरा 2.2 में स्पष्ट है कि प्रस्तावित सुविधा चैनल की अपेक्षित गहराई सहित कैप आकार के जहाज (पूर्णतया भारित) की सम्हलाई कर सकती है और व्यापारी वर्ग भी

इससे सहमत हुए हैं। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए तथा यह ध्यान में रखते हुए कि नियत अग्र प्रशुल्क 30 वर्षों की समस्तर अवधि और साथ ही पत्तन की निकर्षण योजनाओं के लिए ग्राह्य होगी, पत्तन को सलाह दी गई थी कि जांच की जाए कि परिवोजना अवधि के दौरान प्रस्तावित टर्मिनल में कितने कैप आकारवाले जहाज आने की अपेक्षा है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि चैनल के निकर्षण कार्य में भारी लागत शामिल है और काफी कम जहाजों के लिए इतना भारी व्यय करना पत्तन के लिए व्यवहार्य नहीं होगा और अतः एमओपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव के अनुसार ही जहाज का हिस्सा रखा है।

यह उल्लेखनीय है कि अगस्त, 2008 में कोयला टर्मिनल के लिए इस प्राधिकरण द्वारा नियत अग्र प्रशुल्क के लिए, पत्तन ने 10% कैप आकारवाले जहाज, 10% हैण्डी मैक्स जहाज और 80% पैनामैक्स जहाजों की सम्मूहलाई प्रस्तावित की है, जिसे अग्र प्रशुल्क अनुमोदित करते समय ध्यान में लिया गया। उस मामले पर कार्यवाई करते समय पत्तन ने बताया कि उनका प्रस्ताव है कि चैनल को 14.5 मी. से अधिक गहरा बनाया जाए और पुष्टि की थी कि कैप आकारवाले जहाजों की कोयला टर्मिनल में सुरक्षित रूप से सम्मूहलाई की जा सकती है।

पत्तन द्वारा अब बनाई गई स्थिति, अन्य कोयला टर्मिनल हेतु अग्र प्रशुल्क निर्धारित करने संबंधी उनके प्रस्ताव से भिन्न है।

यह उल्लेखनीय है कि पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने दिनांक 4 नवंबर, 2010 के पत्र में प्रस्तावित घाट सं. 11 में कैप आकारवाले जहाजों की सम्मूहलाई के बारे में सूचित किया है। इसके होते, कैप आकारवाले जहाजों का हिस्सा 10%, हैण्डी मैक्स जहाज 10% तथा पैनामैक्स 80% अनुमानित है जो 7 अगस्त 2008 के आदेश में कोयला टर्मिनल के लिए अग्र प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु जहाजों का अनुमानित हिस्सा है।

- ii) ऊपर बताए अनुसार जहाजों का हिस्सा तथा दिशा निर्देशों में निर्धारित अभारण मानदंडों के अनुसार जहाज उत्पादन यथा कैप आकार वाले जहाज के लिए 50,000 टन प्रति दिन, पैनामेक्स व हैण्डी मेक्स जहाज के लिए क्रमशः 35,000 टन प्रति दिन और 15,000 टन प्रति दिन को ध्यान में रखते हुए यांत्रिकृत कोयला समूहलाई टर्मिनल की अधिकतम घाट क्षमता 8814750 (अर्थात् 8.81 मिलियन टन प्रति वर्ष) (एमटीपीए) है जबकि एमओपीटी ने 7.92 एमटीपीए मूल्यांकित की थी।

**ख) अधिकतम यार्ड क्षमता :-**

- i) अग्र प्रशुल्क दिशानिर्देश यार्ड क्षमता निर्धारित करने हेतु विशेष मानदंड अनुबंधित करते हैं। दिशा निर्देशों के अनुसार स्टेकिंग मानदंड 3 टन प्रति वर्ग मी., टर्न ओवर मानदंड 25 दिन निशुल्क अवधि के लिए 12 प्रति वर्ष तथा अधिकतम यार्ड क्षमता यार्ड में अधिकतम स्टेकिंग मात्रा का 70% निर्धारित है।

दिशा निर्देशों में निर्धारित उपरोक्त मानदंडों के बदले एमओपीटी ने आच्छादित स्टोरेज डोमों के संदर्भ में अधिकतम यार्ड क्षमता मूल्यांकित की है। उसने प्रत्येक डोम की भण्डारण क्षमता 80,000 टन, टर्न ओवर घटक 18 तथा उपयोगिता घटक 70% (यथा  $80,000 \text{ टन/डोम} \times 4 \text{ डोम} \times 18 \text{ टन ओवर घटक} \times 70\%$ ) और अधिकतम यार्ड क्षमता 4.03 एमटीपीए निर्धारित की है।

एमओपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदण्ड प्रस्तुत किए हैं जो खुले स्टैकयार्ड पर परंपरागत भण्डारण प्रणाली परियोजित करते हैं। बंद भण्डारण के संबंध में न्यायालय के निदेशों के अनुपालन में आच्छादित डोमों में प्रस्तावित भण्डारण को देखते हुए दिशानिर्देशों से विचलन प्रस्तावित है। बताया गया है कि गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (जीएसपीसीबी) और नीरी, नागपूर ने निदेश दिया है कि एमओपीटी के घाट सं. 10 और 11 में कोयला/कोक का भण्डारण मात्र आच्छादित स्थानों पर ही किया जाना चाहिए और समूहलाई यांत्रिक माध्यम से होनी चाहिए और गोवा

स्थित माननीय बम्बई उच्च न्यायालय ने भी एमओपीटी को इन निदेशों का अनुपालन करने की सलाह दी थी। अतः जीएसपीसीबी के निदेशों का अनुपालन करने हेतु पत्तन अधिकतम यार्ड क्षमता के मूल्यांकन के लिए दिशा निर्देशों का विचलन करने में बाध्य था। उपरोक्त स्थिति को मद्देनजर रखते हुए तथा यह मान्यता देते हुए कि मोस ने भी अपने पत्र दिनांक 4 नवंबर, 2010 के तहत एमओपीटी द्वारा इस संबंध में व्यक्त बाध्यता का समर्थन किया है, आच्छादित भण्डारण डोम में कोयले के भण्डारण के आधार पर अधिकतम यार्ड क्षमता मूल्यांकित करने में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित विचलन पर इस विश्लेषण में ध्यान दिया गया है बशर्ते कि विश्लेषण के बाद के भाग में संशोधन स्पष्ट किए जाए।

- ii) एमओपीटी द्वारा मूल्यांकित घाट क्षमता 7.92 मिलियन टन प्रति वर्ष है परन्तु अधिकतम क्षमता 4.03 मिलियन टन प्रति वर्ष निश्चित की गई है। चूंकि यार्ड क्षमता एक सीमित घटक है जो दोनों क्षमताओं के बीच काफी बड़ी रिक्ति पैदा करती है और घाट क्षमता के कम उपयोगिता करीब 50% है, एमओपीटी को सलाह दी गई थी कि जांच करें कि क्या डोमों की संख्या/प्रत्येक भण्डारण डोम की भण्डारण क्षमता सुधारना तकनीकी दृष्टि से संभव है और सभी मापदंडों में सुधार कर अर्थात् निशुल्क अवधि कम करने, टर्नओवर सुधारने, नौभार निकासी सुधारने, नौभार को जहाज से सीधे वैगनों में अंतरित करने की संभावना खोजने आदि से अधिकतम क्षमता में सुधार करने हेतु सभी संभव उपाय ढूँढें, यह ध्यान में रखते हुए कि 30 वर्षों की समावधि के लिए प्रशुल्क निर्धारित किए जा रहे हैं।

पत्तन ने अपने प्रस्ताव की जांच करने उपरान्त स्पष्ट किया कि 80,000 टन की निर्धारित प्रति डोम भण्डारण क्षमता, अधिकतम भण्डारण क्षमता है। उसने पुष्टि की है कि जगह की कमी को देखते हुए प्रस्तावित टर्मिनल पर डोमों की संख्या में वृद्धि करना व्यवहार्य नहीं है।

पत्तन ने टर्न ओवर घटक के निर्धारित मानदंड 12 के मुकाबले 18 अनुमानित किया है। जब सूचित हुआ कि एमओपी द्वारा अनुमानित टर्न ओवर मापदंड, यांत्रिकृत वैगन भारण प्रचालनों से पत्तन में प्रचालित टर्मिनल ऑपरेटर साऊथ वेस्ट पोर्ट लि. (एसडब्ल्यूपीएल) द्वारा वर्ष 2006-07 व 2007-08 में प्राप्त क्रमशः 25.6 तथा 26.3 टर्नओवर स्तर से कम है तो पत्तन ने तर्क दिया कि एसडब्ल्यूपीएल व्यवहारिक रूप से मात्र एक ही यूजर द्वारा प्रयुक्त है जबकि प्रस्तावित घाट कोमन यूजर फसिलिटी है अतः एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्राप्त मापदंडों पर विचार नहीं किया जा सकता है।

यह बताना संगत है कि एमओपीटी में कोयला टर्मिनल हेतु नियत अग्र प्रशुल्क में टर्नओवर घटक 20 अनुमानित है। पत्तन ने भी स्वीकार किया है कि पत्तन क्षेत्र के भीतर व बाहर रेल सुविधा में वृद्धि का कार्य चालू हो चुका है। इस स्थिति की पुष्टि संबंधी सूचना भी रेल से प्राप्त हो चुकी है। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए तथा इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि प्रशुल्क करीब 30 वर्षों की समयावधि के लिए निर्धारित किया जा रहा है, एमओपीटी में कोयला टर्मिनल के अग्र प्रशुल्क निर्धारण के समय अनुमानित स्तर से कम टर्न ओवर मापदंड पर विचार करने का कोई कारण नहीं है। इस बात के होते, अगस्त 2008 आदेश में अनुमानित किए अनुसार टर्न ओवर घटक 20 निर्धारित किया गया जबकि एमओपीटी द्वारा टर्नओवर 18 अनुमानित है।

उपरोक्त मापदंडों के आधार पर प्रस्तावित कोयला टर्मिनल की अधिकतम यार्ड क्षमता 4480000 टन प्रति वर्ष होती है।

- ग) साधारणतया, कोयला सम्हलाई टर्मिनल की अधिकतम क्षमता 4480000 टन प्रति वर्ष होगी जो दोनों क्षमताओं यथा घाट व यार्ड से कम है। यह उल्लेखनीय है कि मोस ने भी दिनांक 14 जुलाई 2010 के पत्र के तहत सूचित किया है कि जगह की कमी के कारण सीमित स्टेकयार्ड क्षमता टर्मिनल की अधिकतम सीमा 4.03 एटीपीए परिसीमित करती है जबकि एमओपीटी ने घाट क्षमता 7.92 एमटीपीए निर्धारित की है।

घ) एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत व्यवहार्यता रिपोर्ट में जहाज से वैगन तक कोयले की सीधी सुपुर्दगी का विकल्प है। एमओपीटी ने यह भी प्रस्तुत किया है कि भण्डारण डोम से होते हुए कोयला नौभार को जहाज से सीधे वैगनों में अंतरित करना तकनीकी दृष्टि से संभव है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत प्राक्कलित लागत में नौभार के सीधे अंतरण के लिए आवश्यक सुविधाओं की लागत शामिल है। परन्तु अधिकतम क्षमता निर्धारित करने हेतु पत्तन ने इस विकल्प पर विचार नहीं किया है इस आधार पर कि सीधी सुपुर्दगी का विकल्प सामान्य पद्धति के रूप में निर्धारित नहीं है बल्कि उसे भण्डारण प्रणाली खराब होने की स्थिति में ही वैकल्पिक प्रबंध के रूप में रखा गया है। उसने आगे जोर दिया है कि सीधे भारण का सीधा असर उत्पादकता पर होगा।

यद्यपि जहाज से वैगनों में सीधी सुपुर्दगी के कारण उत्पादकता कम होने के बारे में एमओपीटी द्वारा उठाया गया मुद्दा सही हो परन्तु भारी क्वे साइड अधिशेष क्षमता की उपलब्धता को देखते हुए इस मामले में यह एक महत्वपूर्ण मामला नहीं है। कोयले को सीधे जहाज से वैगनों में अंतरित करना तकनीकी दृष्टि से व्यवहार्य है और यह भी मान्यता है कि पत्तन द्वारा प्राक्कलित पूंजी लागत में इस विकल्प हेतु पूंजी लागत शामिल है, हमारे विश्लेषण में अधिकतम घाट तथा याई क्षमता के बीच 10% का अंतर यथा 8.81 एमटीपीए - 4.48 एमटीपीए = 4.33 एमटीपीए जो 0.43 एमटीपीए है, जो तदर्थ आधार पर अनुमानित है जो कि वह नौभार है जो सीधे जहाज से वैगनों में जा सकता है। यह प्रमात्रा उपलब्ध याई क्षमता द्वारा प्रतिबंधित नहीं होगी क्योंकि सीधी सुपुर्दगी प्रभावित है। तदनुसार 0.43 एमटीपीए को टर्मिनल की अधिकतम क्षमता में जोड़ा जाएगा जो कि 4913475 टन / वर्ष (यथा 4.91 एमटीपीए) होगी। इससे टर्मिनल की अधिकतम क्षमता में कुछ हद तक सुधार होगा परन्तु दोनों क्षमताओं के बीच के अंतर को आगे भरा नहीं जा सकता। एमओएस ने यह भी मान्यता दी है कि दोनों क्षमताओं के बीच का अंतर अपरिहार्य है। पत्तन द्वारा बताए गए प्रतिबंधों तथा मोस द्वारा समर्थित स्थिति को देखते हुए घाट तथा याई क्षमताओं के बीच के अमेल सहित प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के लिए अधिकतम क्षमता 4.91 एमटीपीए निर्धारित की गई है इस शर्त के अधीन कि यदि अनुमानित मापदंडों में सुधार के कारण याई क्षमता में सुधार होता है और वास्तविक यातायात सम्भलाई निर्धारित

अधिकतम क्षमता से अधिक होती है तो इस प्राधिकरण द्वारा नियत अग्र प्रशुल्क का पुनरीक्षण किया जाएगा। पत्तन को अतः सलाह दी जाती है कि जारी किए जानेवाले आरएफपी दस्तावेजों तथा सफल बोलीकर्ता के साथ हस्ताक्षर किए जानेवाले बीओटी करार में उपयुक्त शर्त जोड़ी जाए। यह कहना संगत है कि ड्राय बल्क टर्मिनल ऑफ टेकरा, कांडला पोर्ट स्थित दूना के नजदीक और एसपीएम, कांडला पोर्ट ट्रस्ट के लिए अग्र प्रशुल्क के मामले में यही दृष्टिकोण अपनाया गया था।

iv) **पूंजीगत लागत :-**

आच्छादित भण्डारण सहित कोयला टर्मिनल के लिए नौभार सम्मूहलाई सेवाओं और बर्थिंग सेवाओं हेतु एमओपीटी द्वारा प्राक्कलित पूंजी लागत 441.74 करोड़ रुपये प्राक्कलित की गई है जो निम्नवत स्पष्ट है :-

क) **सिविल निर्माण कार्य लागत :-**

अग्र प्रशुल्क दिशा निर्देश मोटे तौर पर कोयला टर्मिनल हेतु शामिल सिविल कार्यों को सूचित करते हैं और पत्तन के लिए आवश्यक है कि सिविल लागत प्राक्कलित करें। एमओपीटी द्वारा प्राक्कलित सिविल निर्माण कार्य लागत में दिशा निर्देशों में सूचीबद्ध घाट एप्रन व एप्रोच, ट्रान्सफर टावर्स, वैगन लोडिंग स्टेशन, बिल्डिंग, कन्येयर गैलरी और मार्शलिंग यार्ड संबंधी लागत शामिल नहीं है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि दिशा निर्देशों में सूचीबद्ध मदें परियोजना में परियोजित नहीं हैं क्योंकि सम्मूहलाई आच्छादित डोमों में प्रस्तावित है और न कि खुले भण्डारण में। प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के लिए परियोजित अन्य सिविल कार्यों के अलावा उसने 4 भण्डारण डोमों की लागत 192 करोड़ रुपये प्राक्कलित की है। अग्र प्रशुल्क दिशा निर्देशों में आवश्यक है कि पत्तन द्वारा यथा प्राक्कलित सिविल लागत पर विचार करें। पत्तन द्वारा प्राक्कलित सिविल लागत जो व्यवहार्यता रिपोर्ट में प्रस्तुत प्राक्कलन पर आधारित है, को अग्र प्रशुल्क निर्धारित करते समय इस विश्लेषण में पूर्णतया ध्यान में लिया गया है।

ख) **उपकरण लागत :-**

- i) शिप लोडरों, वैगन लोडरों, कन्येयर प्रणाली सिविल यर्क्स आदि की संशय अग्र प्रशुल्क दिशा निर्देशों में निर्धारित मदों की सूची के अनुरूप है।



- ii) उपकरण की मानदंड संबंधी सूची में अन्य उपकरण में से 2 रिक्लेमर और 2 स्टेकर, 2 क्रेन, 4 पे लोडर्स और वर्कशाप उपकरण निर्धारित है। पत्तन ने बताया है कि दिशा निर्देशों में निर्धारित रिक्लेमर्स, स्टेकर्स, क्रेन्स, पे लोडर्स और वर्कशाप उपकरण प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के लिए परियोजित नहीं है।

पत्तन से अनुरोध किया गया था कि पूंजीगत लागत प्राक्कलन का आधार स्पष्ट करें और सह दस्तावेज/परिकलन/दर विश्लेषण/बजटीय कोटेशन, मार्केट दर आदि सहित प्राक्कलन प्रमाणित करें। पत्तन ने ऐसे कोई भी दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए हैं। जब पत्तन को यह पुष्टि करने की सलाह दी थी कि क्या पूंजी लागत के प्राक्कलन में चासू मार्केट दर परिलक्षित है जो पत्तन ने पुष्टि की थी कि प्राक्कलन में प्रस्ताव प्रस्तुत करने के समय का मूल्य परिलक्षित है।

यह मान्यता देते हुए कि उपकरण लागत का प्राक्कलन अग्र प्रशुल्क नियतन हेतु विचार किए गए कुल उपकरण लागत से तुलनीय है और यह भी मान्यता देते हुए कि सभी प्राक्कलन जून 2010 में तैयार व्यवहार्यता रिपोर्ट में विचार किए गए प्राक्कलन पर आधारित है, एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत पूंजी लागत प्राक्कलन को अग्र प्रशुल्क निर्धारित करते समय पूर्णतया विचारार्थ लिया गया है। यह उल्लेखनीय है कि किसी भी यूसर या बोलीकर्ता ने एमओपीटी द्वारा प्राक्कलित सिविल व उपकरण लागत पर कोई आपत्ति नहीं दर्शाई है।

- ग) पूंजी लागत प्राक्कलन में सिविल और उपकरण लागत शीर्ष के सहित 5% आनुषंगिकता का प्रावधान शामिल है। उसने बाद में अनुरोध किया है कि प्राक्कलित आनुषंगिकता लागत को विविध लागत के रूप में पढ़ा जाए। एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि डोम संरचना की प्रौद्योगिकी नवीन है और देश में उपलब्ध नहीं है अतः लागत काफी परिवर्तनशील है। उपकरण के मामले में, एक्सचेंज दर में कमी बेशी का उपकरण लागत प्राक्कलन पर सीधे असर पड़ेगा। अतः ऐसी आनुषंगिकताओं की पूर्ति करने हेतु सिविल व उपकरण

लागत पर 5% का प्रावधान है।

यह कहना संगत है कि विशाखापट्टनम पत्तन न्यास के विविध परियोजनाओं के लिए निर्धारित अग्र प्रशुल्क प्रस्तावों के मामले में भी तथा टीपीटी में कोयला टर्मिनल के मामले में पत्तन द्वारा तैयार सिविल व उपकरण लागत प्राक्कलन में कोई भी आनुषंगिक आवश्यकता या इंजीनियरी/ पर्यवेक्षण प्रभार की पूर्ति करने हेतु आनुषंगिकता लागत का प्रावधान है जिसे अग्र प्रशुल्क निर्धारण में इस प्राधिकरण ने स्वीकार किया है। यह मानते हुए कि एमओपीटी द्वारा प्राक्कलित प्रावधान में आनुषंगिकता साथ ही इंजीनियरी और पर्यवेक्षण लागत शामिल है, जिसे प्राक्कलन में अलग से नहीं लिया गया है, उस पर विचार किया जाता है।

घ) एमओपीटी ने आनुषंगिकताओं को छोड़कर सिविल व उपकरण लागत पर 5% विविध पूंजी लागत प्राक्कलित है जो दिशा निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप पायी गई है।

ड.) नियोजित पूंजी पर परिणाम, प्राक्कलित पूंजी लागत का 16% प्राक्कलित किया गया है। यह नौभार सम्मूलाई सेवाओं के लिए 59.55 करोड़ रुपए तथा घाट किराया सेवाओं के लिए 11.12 करोड़ रुपए बनता है।

v) परिचालन लागत :

क) कोयला टर्मिनल के अग्र प्रशुल्क दिशा निर्देशों में विद्युत खपत 1.40 यूनिट प्रति टन निर्धारित है। एमओपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित विद्युत खपत मानदंडों का अनुपालन करते हुए विद्युत लागत प्राक्कलित की है।

कोयला टर्मिनल के पिछले अग्र प्रशुल्क में विचार किए गए स्तर पर एमओपीटी द्वारा विद्युत यूनिट लागत ₹ 4.50 निर्धारित की गई है। एमओपीटी द्वारा जमा किए गए नव. 2010 तथा दिसंबर, 2010 के बिजली बिलों की प्रतियों से प्राप्त औसत विद्युत यूनिट दर के आधार पर विद्युत यूनिट लागत को ₹ 4.81 अद्यतन किया गया है।

ख) मानदंडों के अनुसार, मरम्मत व अनुरक्षण लागत, सिविल परिसम्पत्तियों पर 1% और यांत्रिक व विद्युत उपकरण पर 7%, बीमा लागत जो अचल परिसम्पत्तियों का 1% और अन्य व्यय जो

अचल परिसम्पत्तियों के सकल मूल्य का 5% प्राक्कलित की गई है। सकल परिसम्पत्ति मूल्य पर बीमा लागत व अन्य व्यय प्राक्कलित करते समय पत्तन ने विविध पूंजी लागत को संविभाजित नहीं किया है जिसे अन्य अग्र प्रशुल्क मामलों में अपनाए गए प्रस्ताव के, अनुरूप हमारे विश्लेषण में माना गया है।

ग) दिशा निर्देशों के अनुसार अवमूल्यन की गणना कंपनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित स्ट्रेट लाईन मेथड (एसएलएम) के अवमूल्यन दर को अपनाते हुए करनी होगी। परिसम्पत्तियों के सम्बन्धित वर्ग के लिए एसएलएम के तहत कंपनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार सिविल लागत पर 3.34% की दर से तथा उपकरण लागत पर 10.34% की दर से अवमूल्यन की गणना की गई है।

घ) पत्तन द्वारा आबंटित किए जाने हेतु प्रस्तावित कुल 83000 वर्ग मी क्षेत्र के लिए पट्टा किराए का परिकलन किया गया है। एमओपीटी द्वारा अपनाई गई यूनिट दर ₹ 34.30 प्रति वर्ग मी. प्रति माह है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि ₹ 34.30 प्र. वर्ग मी. प्रति माह की यूनिट दर एमओपीटी के दरमान में निर्धारित दर ₹ 292 प्रति 10 वर्ग मी. प्रति माह तथा 2004 भूमि नीति दिशा निर्देशों के अनुसार 2% प्रति वर्ष की दर से वृद्धि पर आधारित है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर उनके प्राक्कलित पट्टा किराए को स्वीकार किया गया है।

ड.) दिशा निर्देशों में अपेक्षित है कि बर्थिंग सेवाओं के लिए परिचालन लागत घाट लागत के 1% दर से प्राक्कलित की जानी है।

एमओपीटी ने अनुरक्षण के मद्दे 1% निर्धारित मानदण्ड के अलावा, बर्थिंग सेवा की वार्षिक राजस्व आवश्यकता को प्राक्कलित करते समय घाट के निर्माण से संबंधित औसत पूंजी लागत पर 1% की दर से बीमा व 3.34% की दर से अवमूल्यन पर विचार किया है।

यद्यपि दिशानिर्देशों में परिचालन लागत घाट लागत के 1% तक परिसीमित है, परिसम्पत्ति हेतु पर्याप्त बीमा कवर अपेक्षित है और यह तथ्य कि परिसम्पत्ति का मूल्य टूट-फूट के कारण कम होगा, को भी अस्वीकार नहीं किया जा सकता। अन्य पत्तन न्यायालयों में अग्र घाट किराया निश्चित करते समय इस स्थिति को माना गया

और बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व आवश्यकता मूल्यांकित करने हेतु बीमा व अवमूल्यन लागत पर विचार किया गया।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति को देखते हुए, इस मामले में भी घाट किराया सेवा से राजस्व आवश्यकता का मूल्यांकन करते समय बीमा लागत और अवमूल्यन पर विचार किया गया है। इस संदर्भ में यह उल्लेखनीय है कि अग्र प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा निर्देशों का खण्ड 3.6 इस प्राधिकरण को यह नम्यता देता है कि व्यय के उस विशेष मद पर निर्णय करें जो वह अग्र प्रशुल्क परिसीमा का परिकलन करते समय समावेशन हेतु समझता है, जिसके लिए दिशा निर्देशों में मानदण्ड सुस्पष्ट नहीं है।

vi) एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत अग्र प्रशुल्क निर्धारण हेतु विवरणी को उपरोक्त विश्लेषण के अनुरूप संशोधित किया गया है। संशोधित विवरणी की प्रति परिशिष्ट -1 के रूप में संलग्न है।

क) नौभार सम्हलाई सेवा से कुल राजस्व आवश्यकता ₹ 123.60 करोड रुपए तक प्राक्कलित की गई है जो ₹ 64.05 करोड परिचालन लागत का औसत व ₹ 59.55 करोड पूंजी लागत पर परिलाभ है।

ख) सख्त रूप से दिशा निर्देशों के अनुसार, पूर्व निर्धारित प्रशुल्क की गणना हेतु कुल राजस्व आवश्यकता का 98% सम्हलाई प्रभार में तथा प्रत्येक 1% भण्डारण प्रभार व विविध प्रभार में संविभाजित किया गया है।

ग) निर्धारित उपरोक्त मानदंडों के बदले, एमओपीटी ने ₹ 295.41 प्रति टन के संयोजित नौभार सम्हलाई प्रभारों के निर्धारण हेतु ₹119.11 करोड की संपूर्ण राजस्व आवश्यकता को संविभाजित किया है।

चूंकि पत्तन प्रस्तावित टर्मिनल में कोई विविध सेवाएं देना परियोजित नहीं करता है अतः उसने विविध प्रभारों के निर्धारण के लिए कोई राजस्व आवश्यकता संविभाजित नहीं की है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर विविध सेवा के निर्धारण हेतु विहित 1% मानदंड को संयोजित सम्हलाई प्रभार के साथ जोड़ा गया है। अगस्त 2008 के आदेश में एमओपीटी में कोयला टर्मिनल के लिए अग्र प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस प्रस्ताव को अपनाया गया।

भण्डारण प्रभार के संबंध में पत्तन ने अनुमानित वार्षिक टर्नओवर 18 के आधार पर 20 दिनों की निशुल्क अवधि प्रस्तावित की है। हमारे विश्लेषण में टर्नओवर बढ़कर 20 हुआ है। परिणामतया निशुल्क अवधि कम हुई और एमओपीटी में अन्य कोयला टर्मिनल के मामले में किए गए निर्धारण के अनुरूप 15 दिन निर्धारित की गई है।

एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि चूंकि डोमों में भण्डारण को यार्ड पर सामान्य भण्डारण के साथ समीकृत नहीं किया जा सकता और इसमें भारी पूंजी लागत शामिल है अतः प्राक्कलित राजस्व आवश्यकता के संविभाजन हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों से विचलन हुआ है। भण्डारण प्रभार, सामान्य यार्ड जैसे भण्डारण डोमों के इस्तेमाल को रोकने हेतु काफी अधिक प्रस्तावित है।

यह उल्लेखनीय है कि समूहलाई प्रभार निर्धारित करने हेतु संपूर्ण राजस्व आवश्यकता संविभाजित करने व समूहलाई प्रभार की प्रतिशत के रूप में स्वतंत्र रूप से भण्डारण प्रभार प्रस्तावित करने का एमओपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण दिशा निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुपालन में नहीं है और इससे प्राक्कलित राजस्व आवश्यकता से अधिक, ऑपरेटर को वार्षिक राजस्व प्रजनन होगा। आच्छादित डोमों के लिए भारी पूंजी लागत के बारे में एमओपीटी द्वारा उठाए गए मुद्दे के संबंध में उल्लेखनीय है कि भण्डारण सुविधा से संबंधित पूंजी लागत व उस पर परिचालन लागत, नौभार समूहलाई सेवा से प्राक्कलित राजस्व आवश्यकता का भाग बनती है। हमारे विश्लेषण में, दिशा निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार प्राक्कलित राजस्व आवश्यकता के 99% (यथा 98% व विविध सेवा के मद्दे 1%) को संयोजित समूहलाई प्रभार की गणना हेतु विचार में लिया गया है और दिशा निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार प्राक्कलित राजस्व आवश्यकता का 1% यथा ₹ 1.24 करोड़ को भण्डारण प्रभार में संविभाजित किया गया है।

तदनुसार ₹ 249.03 प्रति टन संयोजित नौभार समूहलाई प्रभार बनता है जबकि एमओपीटी द्वारा ₹ 295.41 प्रस्तावित किया गया था। दिनांक 7 अगस्त 2008 के आदेश में एमओपीटी में कोयला टर्मिनल हेतु अनुमोदित अग्र प्रशुल्क ₹ 183.00 प्रति टन है। मुख्यतया दर में यह अंतर, इस प्रस्ताव में आच्छादित डोमों की पूंजी लागत के कारण है।

एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित भण्डारण प्रभार निशुल्क अवधि के बाद के पहले पांच दिनों के लिए ₹ 30 प्रति टन प्रति दिन या उसका भाग, 6 दिन से 10 दिनों के लिए ₹ 75 प्रति टन और उसके बाद की अवधि के लिए ₹ 150 प्रति टन है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें काफी अधिक पायी गई हैं। एमओपीटी द्वारा स्वतंत्र रूप से प्रस्तावित भण्डारण प्रभार एसडब्ल्यूपीएल के दरमानों में निर्धारित भण्डारण प्रभार का संदर्भ देते हुए सम्मलाई प्रभार के प्रतिशत पर आधारित है। एसडब्ल्यूपीएल से लिया गया संदर्भ तर्कसंगत नहीं है क्योंकि प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के लिए अग्र प्रशुल्क नियतन 2008 दिशा निर्देशों द्वारा नियंत्रित है।

यह बताना सम्बद्ध है कि एमओपीटी द्वारा प्राप्त 20 नौभार टर्नओवर और 15000 टन प्रति दिन निकासी दर के आधार पर कच्चे परिकलन से पता चलता है कि इस मामले में निर्धारित 15 दिनों की निशुल्क अवधि के भीतर संपूर्ण नौभार की निकासी की जा सकती है। तथापि निवारक के रूप में तथा सुनिश्चित करने हेतु कि निशुल्क अवधि के बाद भी भण्डारण सुविधा लेनेवाले नौभार के लिए प्रशुल्क व्यवस्था निर्धारित है, अगस्त 2008 के आदेश में अन्य कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित स्तर पर भण्डारण प्रभार निर्धारित किए जाते हैं यथा निशुल्क अवधि के बाद के पहले पांच दिनों के लिए ₹ 12 प्रति टन प्रति दिन या उसका भाग, अगले पांच दिनों के लिए ₹ 24 प्रति टन अथवा उसका भाग और बाद की अवधि के लिए ₹ 48 प्रति टन या उसका भाग।

घ) बर्थिंग सेवा से राजस्व आवश्यकता 14.84 करोड़ रुपए बनती है जैसा कि पत्तन द्वारा प्राक्कलित है।

सामान्यतया विदेशगामी जहाजों के लिए जहाज सम्बद्ध प्रभारों को, सम्बद्ध प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना के समय विद्यमान विनियम दर लागू करते हुए रुपए मूल्य को डालर में परिवर्तित कर यूएस डालर में डिनामिनेट किया गया है। अन्य महा पत्तन न्यासों में अग्र घाट किराया नियत करते समय इस प्राधिकरण ने कथित कारणों के लिए ही रुपए मूल्य में अग्र घाट किराया प्रभार अनुमोदित करने का निर्णय लिया है।

घाट किराए के परिकलन हेतु एमओपीटी द्वारा अपनायी गई पद्धति सामान्यतया इस प्राधिकरण द्वारा अन्य अग्र प्रशुल्क मामलों में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप पायी गई है। चूंकि अधिकतम टर्मिनल क्षमता संशोधित की गई है और कैप आकारवाले जहाजों के भाग को ध्यान में रखने के कारण, विदेशगामी जहाजों के लिए घाट किराया 0.89 प्रति जीआरटी प्रति घंटा तथा तटीय जहाज के लिए ₹ 0.53 प्रति जीआरटी प्रति घंटा बनता है। यह उल्लेखनीय है कि तटीय जहाज हेतु दर में कोई तटीय रियायत निहित नहीं है क्योंकि पत्तन ने प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के लिए कोई तटीय जहाज सूचित नहीं किया है।

- vii) एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित अग्र प्रशुल्क अनुसूची में जहाज से तट तक स्थानांतरण, घाट से/तक/बार्ड से/तक स्थानांतरण के लिए नौभार के तटीय संचलन हेतु वार्फेज सहित सम्मूहलाई प्रभार में रियायत स्पष्ट नहीं है यद्यपि उसने तटीय जहाज के लिए रियायती जहाज सम्बन्ध प्रभार प्रस्तावित किया है।

अगस्त 2008 में कोयला टर्मिनल हेतु अग्र प्रशुल्क की कार्रवाई के दौरान यह समझा गया था कि मुरगांव पत्तन में कोयले का अभारण करने वाला कोई भी जहाज नहीं होगा। अतः तटीय जहाज/नौभार पर रियायती दर निर्धारित करने से राजस्व उगाहने पर कोई प्रभाव नहीं होगा। ऐसी किसी संभाव्यता के मामले में सरकारी दिशानिर्देशों का अनुपालन करने हेतु हालांकि तटीय वर्ग के लिए रियायती दर निर्धारित की गई है। तदनुसार, थर्मल कोयले के अलावा कोयले के तटीय संचलन के लिए संयोजित सम्मूहलाई दर में, सामान्य नौभार के लिए निर्धारित दर के 60% तक रियायत निर्धारित की गई है यथा ₹ 149.42 प्रति टन।

- viii) संयोजित सम्मूहलाई प्रभार अनुसूची के तहत प्रस्तावित नोट (1) में उल्लेख है कि सम्मूहलाई प्रभार, अभारण सुविधाओं द्वारा नौभार के अभारण, 20 दिनों की निशुल्क अवधि तक कोयला भण्डारण डोमों में भण्डारण के लिए एक संयोजित दर है। प्रस्तावित नोट में विस्तृत रूप से स्पष्ट है कि निर्धारित दर, जहाज से नौभार के अभारण भण्डारण स्थान तक उसके स्थानांतरण, 15 दिनों की निशुल्क अवधि तक आच्छादित डोम में भण्डारण, स्टोरेज डोम से रिक्लेमिंग तथा वैगनों में भारण, घाट शुल्क तथा सभी अन्य विविध सेवाओं के लिए एक संयोजित दर है जो दरमानों में विशेषतया निर्धारित नहीं है।

- ix) मुरगांव पोर्ट यूजर्स एसोसिएशन (एमपीयूए) का मुख्य दावा यह है कि प्रस्तावित कोयला टर्मिनल में सड़क द्वारा नौभार निकासी के लिए कोई प्रावधान नहीं है। यह समझा गया है कि पत्तन ने एमपीयूए को सूचित किया है कि सड़क वहित नौभार को घाट सं. 7 पर शिफ्ट किया जा सकता है जिसका निर्माण कार्य चालू है और वहां नौभार के ट्रक भारण की व्यवस्था है। एमपीयूए ने आशंका व्यक्त की कि यदि प्रस्तावित घाट सं. 11 का निर्माण कार्य घाट सं. 7 की शुरुआत से पूर्व शुरू होगा तो विद्यमान प्रयोक्ताओं को नौभार आयात का कोई माध्यम नहीं होगा। यह उल्लेखनीय है कि घाट सं. 11 स्थित प्रस्तावित कोयला टर्मिनल आयातित कोयले को रेलवे वेगनों में ही भारित करने के लिए है और सड़क से कोयले के संचलन की कोई अपेक्षा नहीं है। तथापि एमओपीटी को सलाह दी जाती है कि एमपीयूए द्वारा व्यक्त चिंता पर विचार करें व सड़क द्वारा कोयला यातायात हेतु एक वैकल्पिक व्यवस्था करें।
- x) एमओपीटी ने नोट में प्रस्तावित किया है कि प्रस्तावित टर्मिनल का ऑपरेटर टर्मिनल में जहाज के निष्क्रिय समय के दौरान एमओपीटी को देय घाट किराए में छूट की अनुमति देगा। प्रस्तावित नोट सम्बन्ध नहीं पाया गया क्योंकि प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के लिए घाट किराया प्रभार ऑपरेटर को देय है और न कि भूमि के मालिक पत्तन को और अतः एमओपीटी से अनुरोध किया गया था कि इसकी जांच कर उसे हटा दिया जाए। पत्तन ने स्पष्ट किया कि यदि टर्मिनल ऑपरेटर के कारण मशीनरी या सुविधाओं में खरीबी की वजह से जहाज घाट पर निष्क्रिय रहता है तो टर्मिनल ऑपरेटर द्वारा घाट किराए में छूट दी जा सकती है अतः प्रस्तावित नोट सही है। तट आधारित संस्थापनों की खरीबी, बिजली न होने आदि के कारण जहाजों की निष्क्रिय अवधि के लिए घाट किराया न वसूल करने संबंधी शर्त शामिल की गई है। अतः घाट किराया, जो वसूल नहीं किया जाना है, के संबंध में छूट देने का सवाल ही नहीं उठता है। सामान्यतया ऐसे मामलों में घाट किराए में छूट तब निर्धारित की जाती है जब घाट किराया टर्मिनल ऑपरेटर के अलावा किसी अन्य व्यक्ति द्वारा वसूल किया जाता है।
- xi) तटीय जहाज तथा विदेशगामी जहाज की परिभाषा, दरमानों में सामान्यतया निर्धारित परिभाषा के अनुरूप दरमान में शामिल की गई है। 2005 के दिशा निर्देशों में निर्धारित कुछ सामान्य शर्तें तथा जहाज सम्बन्ध प्रभारों के प्रयोजनार्थ जहाज की स्थिति, विदेशी से तटीय जहाज के परिवर्तन हेतु मानदंड, तटीय जहाज व नौभार को रियायत संबंधी शर्तें,



प्राइवेट टर्मिनल ऑपरेटर के कारण पर्याप्त स्तर के बाद के विलंब के लिए प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान नहीं किया जाना, जहाज परिवहन करने के लिए तैयार होने का सिग्नल देने के समय से चार घंटे बाद घाट किराया शुरू नहीं होगा, निशुल्क दिनों में कस्टम छुट्टियां व टर्मिनल अपरिचालन दिवस शामिल न होना, भण्डार प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा यदि टर्मिनल ऑपरेटर स्वयं के कारण प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध करने पर नौभार की सुपुर्दगी/परिवहन करने की स्थिति में न हो, के बारे में अन्य महा पत्तनों/प्राइवेट टर्मिनलों के दरमानों में समान रूप से निर्धारित शर्तों को प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के अग्र प्रशुल्क अनुसूची में समाविष्ट किया गया है।

15.1 दिशा निर्देशों के खण्ड 2.8 के अनुसार प्रशुल्क परिसीमा को मुद्रास्फिति में शामिल किया जाएगा जो 1 जनवरी, 2008 व सम्बन्ध वर्ष के 1 जनवरी के बीच होनेवाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में कमी बेशी के 60% की सीमा तक होगा। प्रशुल्क परिसीमा का यह स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित प्रशुल्क परिसीमा सम्बन्ध वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगी। इस मामले में प्रत्येक वर्ष के स्वतः समायोजन हेतु 1 जनवरी, 2011 को मूल डब्ल्यूपीआई निर्धारित करना पर्याप्त व सम्बन्ध पाया गया है।

15.2 दिशा निर्देशों के खण्ड 2.9.1 तथा 2.9.2 में निर्दिष्ट किए अनुसार वाणिज्यिक प्रचालन शुरू होने से पहले प्राइवेट ऑपरेटर अनुमोदित सीलिंग दर व शर्तों की विवरणी सहित दरमान अधिसूचना हेतु प्राधिकरण से संपर्क करेगा, जैसा कि महा पत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के तहत आवश्यक है।

15.3 दिशा निर्देशों के खण्ड 3.8.5 के अनुसार यदि दरमानों के निर्वचन या शर्तों की विवरणी के संबंध में कोई स्पष्टीकरण अपेक्षित हो तो कथित मामला इस प्राधिकरण को संदर्भित किया जाएगा और इस संबंध में उसका निर्णय ऑपरेटर के लिए बाध्यकारी होगा।

15.4 परियोजना के निष्पादन मानदंडों के बारे में बोली दस्तावेजों में स्पष्टतया उल्लेख हो। ऑपरेटर को कम से कम बोली दस्तावेज/कन्सेशन करार में निर्दिष्ट निष्पादन मानदंडों का अनुपालन करना अपेक्षित है।

15.5 प्राइवेट ऑपरेटर के वास्तविक निष्पादन को इस प्राधिकरण द्वारा मॉनिटर किया जाएगा। यदि सेवा गुणता के बारे में कोई भी शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा व मुरगांय पत्तन न्यास को अपने निष्कर्ष प्रेषित करेगा।

यदि प्राइवेट ऑपरेटरों के विरुद्ध कोई भी कार्रवाई की जानी है तो मुरगांव पत्तन न्यास संबंध कन्सेशन करार के प्रावधानों के अनुपालन में पर्याप्त कार्रवाई करेगा।

15.6 टर्मिनल में वाणिज्यिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही के अंत से 15 दिनों के भीतर, प्राइवेट ऑपरेटर मुरगांव पत्तन न्यास के माध्यम से, पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल की भौतिक व वित्तीय निष्पादन संबंधी रिपोर्ट इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा।

15.7 पूर्व स्पष्ट कारणों के लिए घाट तथा यार्ड क्षमताओं के बीच व्यापक अंतर सहित कोयला टर्मिनल की अधिकतम क्षमता 4.91 एमटीपीए तक अग्र प्रशुल्क नियतन का परिकलन किया गया है। यह प्राधिकरण पुनः स्पष्ट करता है कि अब नियत की गई अग्र प्रशुल्क परिसीमा कन्सेशन अवधि के दौरान किसी भी समय पुनरीक्षण के अधीन होगी, यदि पाया गया कि वास्तविक यातायात सम्भलाई निर्धारित क्षमता से अधिक होती है और तदनुसार एमओपीटी को सलाह दें कि इस स्थिति को मानिटर करें व पर्याप्त समय पर प्रशुल्क पुननिर्धारित करने हेतु उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करें।

16. निष्कर्षतया तथा ऊपर दिए कारणों के लिए व सामूहिक अभिमतों के आधार पर यह प्राधिकरण मुरगांव पत्तन न्यास में आच्छादित भण्डारण डोमों सहित कोयला टर्मिनल की यांत्रिक सम्भलाई के लिए प्रशुल्क परिसीमा को अनुमोदित करता है जो परिशिष्ट 11 के रूप में संलग्न है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/11/असा.]

परिशिष्ट - 1

मुरगांव पत्तन में आच्छादित भण्डारण डोमों सहित कोयला टर्मिनल के लिए अग्र प्रशुल्क का निर्धारण

क्रम संख्या	विवरण	एमओपीटी द्वारा क्या प्रस्तावित	टैम्प द्वारा क्या निर्धारित
I	अधिकतम क्षमता		
(I)	अधिकतम घाट क्षमता		
	(क) सम्भलाए जानेवाले जहाज के आकार का अनुपात	जहाज का %	जहाज का %
	केम आकार की क्षमता का हिस्सा (एस 1)	0%	10%
	पैनामेक्स जहाजों की क्षमता का हिस्सा (एस 2)	80%	80%
	हैन्डी आकारवाले/पैनामेक्स जहाजों की क्षमता का हिस्सा (एस 3)	20%	10%
	(ख) जहाज दिन उत्पादन (प्रति दिन टनों में)		
	केम आकारवाले जहाज (पी 1)	0	50000
	पैनामेक्स जहाज (पी 2)	35000	35000
	हैन्डी आकारवाले/पैनामेक्स आकारवाले जहाज (पी 3)	15000	15000
	(ग) घाट क्षमता, 07° [(एस 1° पी 1) + (एस 2° पी 2) + (एस 3° पी 3)] * 365	7920500	8814750
	मिलित्वन टनों में अधिकतम घाट क्षमता	7.92	8.81
(II)	अधिकतम यार्ड क्षमता		
	प्रत्येक आच्छादित डोम की भण्डारण क्षमता	80000	80000
	स्टोकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्र	70%	70%
	डोमों की संख्या	4.00	4.00
	प्लॉट का वार्षिक डर्नओवर अनुपात	18	20

	अधिकतम याई क्षमता (टनों में)	4032000	4480000
	अधिकतम याई क्षमता ( मिलियन टनों में )	4.03	4.48
(iii)	टर्मिनल की अधिकतम क्षमता - अधिकतम घाट क्षमता तथा अधिकतम स्टेक्काई क्षमता का कम मूल्य (मिलियन टनों में)	4.03	4.48
(iv)	घाट तथा याई क्षमता के बीच 10% अंतर को बैगन में जहाज से सीधे सुपेदी के रूप में माना गया (टनों में)	0	433475
	घाट तथा याई क्षमता के बीच 10% अंतर को बैगन में जहाज से सीधे सुपेदी के रूप में माना गया (टनों में)	0	0.43
(v)	टर्मिनल की अधिकतम क्षमता - अब ब्रह्मलक निर्धारण पर विचार (टनों में / प्रति वर्ष) (iii + iv)	4032000	4913475
	टर्मिनल की अधिकतम क्षमता ( मिलियन टनों में / प्रति वर्ष )	4.03	4.91
II	पूंजी लागत		
(I)	नौभार समझलाई गतिविधि	करोड़ रुपये में	करोड़ रुपये में
	( क ) सिविल लागत		
	- कोबला मण्डारन डोम्ब	192.00	192.00
	- मालगोदामों को गिराना	0.05	0.05
	- सड़क संयोजन	2.50	2.50
	- मौजूदा बॉटर लाइनों को हटाना	0.05	0.05
	- जलापूर्ति प्रबंध	0.10	0.10
	- कट ऑफ बॉल	0.32	0.32
	- अनुषंगिकताएं - रु 195.03 करोड़ का 5 प्रतिशत	9.75	9.75
	उपरोक्त ( क )	204.78	204.78
	( ख ) उपकरण लागत		
	- जहाज अनलोडर - 2	88.00	88.00
	- संयोजक प्रणाली ( लम्बाई 2320 मी )	43.15	43.15
	- बैगन लोडर ( 12000 टीपीएच ) - 1	9.00	9.00
	- जहाज अनलोडर के लिए रेल - उपरोक्त रेलों के अतिरिक्त	0.15	0.15
	- सबस्टेशन सहित इलेक्ट्रिकल कार्य	3.05	3.05
	- अनुषंगिकताएं - रु 143.35 करोड़ का 5 प्रतिशत	7.17	7.17
	उपरोक्त ( ख )	180.52	180.52
	( ग ) बिजली [ ( क ) व ( ख ) पर 5% ]	16.82	16.82
	समझलाई गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत ( क + ख + ग )	372.22	372.22
(II)	बर्लिंग सेवाओं के लिए पूंजी लागत		
	( क ) घाट निर्माण की लागत	23.29	23.29
	( ख ) खड्डा बिठाना व पुनः बिठाना	1.00	1.00
	( ग ) निकर्षण सामग्री सहित भरना	38.98	38.98
	( घ ) निकर्षण तथा सुधार	0.96	0.96
	( ङ ) पत्थर बिठाना	0.84	0.84
	( च ) मौजूदा चमकल बोया को हटाना व पुनः लगाना	0.05	0.05
	( छ ) मूरिंग	0.13	0.13
	( ज ) फन्दस	0.96	0.96
	( झ ) बिजली ( रु 66.21 करोड़ का 5% )	3.31	3.31
	बर्लिंग सेवाओं के लिए कुल पूंजी लागत	69.52	69.52
(iii)	परियोजना की कुल पूंजी लागत ( I + II )	441.74	441.74
III	प्रचालन लागत		
	नौभार समझलाई गतिविधि	करोड़ रुपये में	करोड़ रुपये में
	( क ) बिजली तथा ईंधन लागत ( प्रति युनिट रु 4.50 की दर से प्रति टन 1.4 युनिट ) हल ही के इलेक्ट्रिसिटी बिलों के भारत औसतन दर के आधार पर हजारी गणना में युनिट दर 4.81 निर्धारित की है	2.54	3.31
	( ख ) मरम्मत तथा अनुरक्षण		
	- सिविल परिसम्पत्ति ( सिविल लागत पर 1% )	2.05	2.05
	- यांत्रिक तथा इलेक्ट्रिकल उपकरण ( यांत्रिक तथा इलेक्ट्रिकल परिसम्पत्ति पर 7% )	10.54	10.54
	( ग ) बीमा ( कुल अचल परिसम्पत्ति मूल्य पर 1% )	3.55	3.72
	( घ ) अवमूल्यन ( कम्पनी अधिनियम के अनुसार )	22.40	22.40
	( ङ ) पट्टा किराया	3.42	3.42
	( च ) अन्य व्यय ( कुल अचल परिसम्पत्तियों का 5% )	17.76	18.61
	कुल प्रचालन लागत	62.26	64.05

क्रम संख्या	विवरण	एमओपीटी द्वारा क्या प्रस्तावित	टैम्य द्वारा क्या निर्धारित
IV	राजस्व आवश्यकता का प्रस्तावित प्रशुल्क		
(1)	नौपार सम्मूलाई प्रभार		
	राजस्व आवश्यकता		
	(क) कुल प्रचालन लागत	62.26	64.05
	(ख) 18% की दर से निवोधित पूँजी पर विवरण	56.85	59.55
	(ग) नौपार सम्मूलाई गतिविधि से कुल राजस्व आवश्यकता	119.11	123.60
	राजस्व आवश्यकता का संविभाजन		
	(क) कोयला सम्मूलाई प्रभार ( एमओपीटी - 100%, टैम्य 99% )	119.11	122.36
	(ख) भण्डारण प्रभार ( एमओपीटी - 0, टैम्य - राजस्व आवश्यकता का 1% )	0.00	1.24
	नौपार सम्मूलाई गतिविधि से कुल राजस्व आवश्यकता	119.11	123.60
	प्रति टन दर प्रस्तावित प्रशुल्क		
	(क) कोयला सम्मूलाई प्रभार ( संवोधित ) - विदेशी	295.41	249.03
	कोयला सम्मूलाई प्रभार ( संवोधित ) - चर्मल कोयले के अलावा तटीय		149.42
	(ख) भण्डारण प्रभार		
	(1) निशुल्क अवधि	20 दिन	21 दिन
	(II) भण्डारण प्रभार ( निशुल्क अवधि से अधिक )	प्रति टन प्रति दिन अथवा उसके भाग में प्रथम पाँच दिन रु 30 6वें दिन से १०वें दिन तक रु. 75 11वें दिन के बाद रु.150	प्रति टन प्रति दिन अथवा उसके भाग में दर प्रथम पाँच दिन - 12 6वें दिन से १०वें दिन तक - 24 11वें दिन के बाद - 48
(II)	घाट किराया प्रभार		
	राजस्व आवश्यकता		
	कुल प्रचालन लागत		
	(क) अनुरक्षण ( पूँजी लागत का 1% )	0.70	0.695
	(ग) अवमूलन ( पूँजी लागत का 3.34% )	2.32	2.322
	(घ) बीमा ( पूँजी लागत का 1% )	0.70	0.695
	कुल प्रचालन लागत	3.71	3.71
	18% की दर से निवोधित पूँजी पर विवरण	11.12	11.12
	वार्थिंग सेवाओं से कुल राजस्व आवश्यकता	14.84	14.84
	रुपयों में प्रति जी आर टी प्रति घण्टा घाट किराया प्रभार ( विदेशगामी जहाज )	1.11	0.89
	रुपयों में प्रति जी आर टी प्रति घण्टा घाट किराया प्रभार ( तटीय जहाज )	0.67	0.53

घाट किराया परिकल्पन			एमओपीटी द्वारा क्या प्रस्तुत			टैम द्वारा क्या निर्धारित			
क्रम संख्या	विवरण	युनिट	पैनामैक्स	हेण्डोमैक्स	कुल	कैमआवरवाले	पैनामैक्स	हेण्डोमैक्स	कुल
(क)	अनुपात	%	80%	20%	100%	10%	80%	10%	100%
(ख)	सम्भलाई जानेवाला टनेज	टन	3225600	806400	4032000	491348	3930780	491348	4913475
(ग)	जहाज दिन उत्पादन	प्रति दिन टन	35000	15000		50000	35000	15000	
(घ)	घाट दिनों की संख्या (ख / ग)	घाट दिन	92	54		10	112	33	155
(ङ)	घाट घण्टों की संख्या (घ * 24 घण्टे)	घण्टे	2222	1280		235.85	2686.39	786.16	3717.39
(च)	औसतन चरवल साइज	टन	60000	40000		75000	60000	40000	
(छ)	जहाजों की संख्या (ङ / च)	संख्या	54	20		7	66	12	84
(ज)	औसतन जी आर टी	टन	45000	27000		105000	45000	27000	
(झ)	कुल जी आर टी घण्टे (ङ * ज)	टन घण्टे	99970200	34560000	134530200	24763914	121292840	21226212	167282766
(ञ)	राजस्व आवश्यकता (करोड रुपयों में)	करोड रुपयों में			14.84				14.84
(ट)	प्रति जी आर टी प्रति घण्टा घाट किराया (ज / झ)	रुपयों में प्रति जी आरटी / घण्टा			1.11				0.89

परिशिष्ट 11

### मुरगांव पत्तन न्यास

आच्छादित भण्डारण डोमों सहित कोयला सम्मूलाई के लिए अग्र प्रशुल्क अनुसूची

#### 1.1 परिभाषाएं :

इस दरमान में जब तक परिप्रेक्ष्य अन्यथा अपेक्षित नहीं करें, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

- i) "तटीय जहाज" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस प्राप्त भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया जहाज होगा ।
- ii) "विदेशगामी जहाज" का अर्थ तटीय जहाज के अतिरिक्त कोई जहाज होगा ।
- iii) "प्रति दिन" अर्थात् प्रति कलेंडर जब तक कि अन्यथा बताया न गया हो ।

## 1.2 सामान्य शर्तें एवं निबंधन :

- i) जहाज की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, जहाज संबंध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ "तटीय" अथवा विदेशगामी श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी ।
- ii)
  - क) सभी तटीय जहाजों के लिए जहाज संबंध प्रभार अन्य जहाजों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए ।
  - ख) थर्मल कोयले के अलावा सभी तटीय नौभार के लिए नौभार संबंध प्रभार सामान्य नौभार संबंध प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए ।
  - ग) नौभार संबंध प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित जलयान-घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक सम्बन्धित प्रभारों पर रियायती दरें वसूल की जानी चाहिए ।
  - घ) विदेशी पत्तनों से आये नौभार जो इंडियन पोर्ट 'ए' से आते हैं और बाद के ट्रांसशिपमेंट के लिए इंडियन पोर्ट 'बी' में पहुंचते हैं से उनके द्वारा की गई तटीय यात्रा संबंधी रियायत प्रभारों की उगाही की जाएगी । दूसरे शब्दों में भारतीय पत्तनों से/तक माल लाने वाले जहाजों को ही तटीय यात्रा की अनुमति होगी और उन पर ही रियायत मान्य होगी ।
- iii) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :
  - क) प्रयोक्ता को दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा । उसी प्रकार टर्मिनल आपरेटर विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा ।
  - ख) दंडात्मक ब्याज दर स्टेट बैंक ऑफ इंडिया के प्राइम लेंडिंग दर से 2% अधिक होगा ।

- ग) वापसियों में विलंब की गिनती सेवाओं को पूरा करने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब को टर्मिनल आपरेटर द्वारा बिल देने की तारीख के 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान सेवाएं लेने के पूर्व किया जाता है जहां इस दरमान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित की जाती है।
- iv) सभी निर्धारित प्रभार बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- v) क) दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम हैं, इसी प्रकार, रियायत और छूट निम्नतम स्तर है। टर्मिनल आपरेटर वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक रियायत और छूट दे सकता है, यदि वे ऐसा चाहे तो।
- ख) टर्मिनल आपरेटर भी दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तियुक्त बना सकता है, यदि वे ऐसा चाहें तो, यदि ऐसे युक्तिकरण से प्रयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत दी जा सकती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होगी।
- ग) टर्मिनल आपरेटर को ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों के युक्तिकरण की सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों में बाद में किए जाने वाले किसी भी परिवर्तन की सार्वजनिक अधिसूचना देते रहनी होगी बशर्ते नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होगी।
- vi) प्रयोक्ताओं को एमओपीटी पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से परे विलंबों के लिए प्रभार अदा नहीं करने होंगे।

## 2. संयुक्त नौभार सम्वहलाई प्रभार :-

क्रम सं.	वस्तु	युनिट	दर (रुपयों में)	
			विदेशी	तटीय
1	समेकित कोयला सम्मूहलाई प्रभार			
क)	थर्मल कोयला	प्रति मिट्रिक टन	249.03	249.03
ख)	थर्मल कोयले के अलावा	प्रति मिट्रिक टन	249.03	149.42

### टिप्पणी :

उपरोक्त विहित सम्वहलाई प्रभार जहाजों से नौभार का अभारण तथा भण्डारण स्थल तक उसके परिवहन, भण्डारण डोम से सुधार करते हुए 15 दिनों की निशुल्क अवधि तक आच्छादित डोमों का

भण्डारण और रेलवे वैगनों में भारण घाट शुल्क तथा अन्य प्रायधानित विविध सेवाओं के लिए संयुक्त प्रभार है ।

### 3. भण्डारण प्रभार :

अनुमत निशुल्क अवधि के अलावा कोयला भण्डारण डोम में भण्डारित नौभार के लिए भण्डारण प्रभार निम्नवत होगा :

(प्रति दिन प्रति टन अथवा उसके भाग के लिए दर रुपयाँ दर )

क्रम सं.	यस्तु	निशुल्क अवधि के बाद शेष रहे नौभार के लिए 5 दिनों की दर	शेष नौभार के लिए छः दिनों से 10 दिनों तक दर	शेष नौभार के लिए 11वें दिन तथा उसके बाद की दर
1	कोयला (सभी प्रकार का)	12	24	48

### टिप्पणियाँ :

- जहाज से नौभार अन्तर्गण पूरा होने के पश्चात पंद्रह निशुल्क दिन तत्काल शुरू होंगे । निशुल्क अवधि की गणना हेतु सीमाशुल्क अधिसूचित छुट्टियाँ तथा टर्मिनल के छुट्टी के दिन शामिल न होंगे ।
- निर्धारित निशुल्क दिनों के अतिरिक्त नौभार स्थगन के लिए टर्मिनल छुट्टी दिन तथा सीमाशुल्क अधिसूचित छुट्टियों सहित सभी दिनों के लिए भण्डारण प्रभार देय होगा ।
- नौभार पर भण्डारण प्रभार उस अवधि के लिए न बढ़ना चाहिए जब टर्मिनल आपरेटर के कारण यूजर द्वारा अनुरोध करने पर टर्मिनल आपरेटर नौभार सुपुर्द करने/ जहाज से भेजने की स्थिति में नहीं है ।

### 4. घाट किराया

जहाज मास्टर्स/मालिकों/एजेंटों द्वारा देय घाट किराया प्रभार निम्न दरों के अनुसार होगा :-

क्रम सं.	जहाज	दर प्रति जीआरटी प्रति घण्टा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी जहाज (रुपयाँ में)	तटीय जहाज (रुपयाँ में)
1	सभी जहाज	0.89	0.53

### टिप्पणी

- टर्मिनल आपरेटरों के उपकरण की खराबी अथवा बिजली बंद होने से अथवा टर्मिनल आपरेटर पर आरोग्य किन्हीं कारणों से जहाज निरंतर एक या अधिक घण्टों के लिए जब घाट पर बंद रहता है तो उस अवधि के लिए घाट किराया वसूल नहीं किया जाएगा।

- ii) क) नौचालन हेतु जहाज द्वारा तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घण्टों के पश्चात घाट किराया रोक दिया जाएगा ।
- ख) घाट किराए के निर्धारण हेतु निर्धारित 4 घण्टे की समय सीमा में अनुकूल ज्वार-भाटा स्थितियों के लिए खराब मौसम तथा रात्रि नौसंचालन के कारण जहाज प्रतीक्षा समय शामिल न होगा ।
- ग) जहाज मास्टर/एजेन्ट को केवल अनुकूल ज्वार-भाटा तथा मौसम स्थिति के अनुसार नौचालन हेतु तैयार होने का संकेत देना होगा ।
- iii) दण्ड घाट किराया एक गलत संकेत के लिए एक दिन के (24 घण्टे) घाट किराए प्रभार के बराबर होगा ।

"गलत संकेत" तब होगा जब जहाज तैयार होने का संकेत देता है और अनुमान के आधार पर पाइलट की मांग करता है जबकि इंजन तैयार न रहने के कारण घाट छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है अथवा नौभार प्रचालन पूरा न होता है अथवा जहाज पर आरोप्य ऐसे कारणों से वह तैयार होने के संकेत देने से अलग करता है जब जहाज प्रतिकूल ज्वार-भाटा, रात्रि नौसंचालन के अभाव में अथवा प्रतिकूल मौसम की स्थिति के कारण नौसंचालन में असमर्थ हो ।

#### 5. उपरोक्त अनुसूची (2) से (4) की सामान्य टिप्पणी :-

प्रशुल्क सीमा को मुद्रा स्फीति में शामिल किया जाएगा जो 1 जनवरी, 2011 व संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच होनेवाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यू पी आई) में कमी बेशी के 60% की सीमा तक होगा । प्रशुल्क सीमा का स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित प्रशुल्क परिसीमा संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगी ।

\*\*\*\*\*

#### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

##### NOTIFICATION

Mumbai, the 19th April, 2011

**No. TAMP/38/2010-MOPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Mormugao Port Trust for setting upfront tariff for mechanised handling of coal terminal with covered storage domes at Berth No. 11 in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting at Major Port Trusts which was notified vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007 Misc. dated 26th, February, 2008 as in the Order appended hereto.



## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/38/2010-MOPT

Mormugao Port Trust

....Applicant

## ORDER

(Passed on this 18th day of February, 2011)

This case relates to a proposal dated 21 June 2010 received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for fixation of upfront tariff for coal handling terminal at Berth No.11 to be developed on Public-Private Participation (PPP) basis in Mormugao Port.

2. This Authority had earlier fixed the upfront tariff cap for coal terminal at the Mormugao Port Trust vide Order No. TAMP/23/2008-MOPT dated 7 August 2008.

3.1. Clause 2.2 of the upfront tariff guidelines stipulates that once tariff caps are set for handling different commodities or providing various services for a port, they would apply to all terminals that are bid out subsequently in the same port during the next five years for handling identical commodity or for providing similar services.

3.2. The instant proposal of MOPT seeking upfront tariff for another coal terminal within five years period was found to be not in line with Clause 2.2 of the 2008 tariff guidelines. Bringing out the salient features of the Coal Terminal for which the upfront tariff was already fixed by this Authority vide Order No. TAMP/23/2008-MOPT dated 7 August 2008 and the current proposal of the MOPT, the following points were brought out to the Ministry vide our letter dated 14 July 2010:

- (i). The berth area, stacking area, optimal capacity and the handling facility envisaged for the additional coal terminal are almost identical to the new coal terminal for which the upfront rate is proposed afresh. The main difference is in capital cost. In the proposal earlier dealt with by this Authority, the port had proposed storage in open area whereas in the instant proposal the storage coal is proposed in covered domes estimated at ₹ 192 crores as against total civil cost at ₹ 37.80 estimated in earlier proposal. Dredging cost alongside the berth is estimated at ₹ 38.98 crores which was not proposed in the upfront tariff proposal earlier disposed by this Authority.
- (ii). Clause 2.2 of the upfront tariff guidelines stipulates that once tariff caps are set for handling different commodities or providing various services for a port, they would apply to all terminals that are bid out subsequently in the same port during the next five years for handling identical commodity or for providing similar services. Even the MOPT in the earlier proceedings vide its letter No. FA/Cost/125/2008-13 dated 25 April 2008 has acknowledged this point which is recorded in para 4(x) of the said Order.
- (iii). The upfront tariff guidelines require this Authority to fix of upfront tariff for handling different commodities or providing various services and such tariff should apply to all terminals that are bid out subsequently in the same port during the next five years for handling identical commodity or for providing similar services. If the upfront tariff is to be set for each of the projects of the port recognising projectwise parameters, then it may not be in tune with the clause 2.2. of the upfront tariff guidelines.

In the light of the above position, the Ministry of Shipping (MOS) was requested to examine and advise us whether the proposal dated 21 June 2010 filed by the MOPT for fixation of separate upfront tariff for coal terminal is to be taken up by this Authority. Highlighting the mismatch between the optimal quay and yard capacities assessed by the port, the Ministry was also requested to advise the port to explore the possibilities of improving storage capacity to reduce the mismatch between quay and yard capacities. If such an improvement becomes absolutely not possible, then the Ministry of Shipping may advise us accordingly to recognise the optimal capacity with the proposed mismatch.

4.1. In response, Ministry of Shipping (MOS) vide letter No.PD 25021/6/2010-MoPT dated 4 November 2010 has stated the following:

- (i). The project parameters and cost of the coal terminal at berth no.7 for which upfront tariff was fixed at ₹ 183.00/ PMT and coal terminal at berth no.11 are different. While the project cost of 4.61 MMTPA berth no.7 was only ₹ 255 crores, the cost of 4 MMTPA coal/ coke handling project at berth no.11 is around ₹ 442 crores. Berth no.7 had a relatively large open stacking area of 100000 sqm. as compared to limited stacking area of only 75000 sqm. in respect of berth no.11. The limited stackyard capacity has put a cap on the optimal capacity of 4.03 million tonnes which is far below the quay capacity of 7.2 million tonnes.
- (ii). The cost of the project is substantially higher vis-à-vis the project cost of berth no.7 mainly on account of storage and handling of coal cargo in completely covered domes and covered conveyor for transporting coal from Ship to the domes, in compliance with the directives of NEERI, Nagpur, Goa State Pollution Control Board and Hon'ble High Court of Bombay. The cost of dome storage facility alone is around ₹ 192.00 crores resulting in escalation in the cost of storage of coal. Further, berth no.11 has been proposed for handling capesize vessels with 85,000-1,05,000 DWT which requires extensive maintenance dredging with dredge level (-) 17 mtrs. and above.
- (iii). As regards the observation of TAMP that there is wide mismatch between the optimal quay and yard capacities assessed by the port and that the port may explore the possibilities of improving storage capacity to reduce the mismatch between the yard and quay capacities, it is submitted that in port like Mormugao, Goa there is severe limitation of land availability, hampering the growth of the port. The yard capacity can be increased only if the evacuation of the cargo is made faster by improved rail and road connectivity. However, the Western Ghat pose a severe constraint in the improvement of rail connectivity with MOPT. Impediments in the completion of the 4 lane road are also hampering good road connectivity to the port.
- (iv). Due to higher capital cost as well as maintenance cost, the revenue realization needs to be higher to make the project attractive. There is huge demand for coal/ coke cargo and the project has evoked interest amongst prospective PPP bidders despite the proposed higher upfront tariff.
- (v). A separate proposal to TAMP for considering the amendments to Clause 2.2. of the upfront tariff guidelines to provide for higher tariff for subsequent PPP projects for the same commodity, if the project parameters so justify, is being submitted.

4.2. Based on the above, and in view of the imminent need to develop the Mechanised Coal Terminal at Berth No.11, the MOS has directed TAMP to consider fixing separate upfront tariff for this coal terminal keeping in view the different parameters and cost components as well as different service conditions for the cargo, pending amendments to Clause 2.2. of the upfront tariff guidelines.

5. In compliance with the advice rendered by the MOS, the proposal of the MOPT dated 21 June 2010 for fixation of upfront tariff for coal terminal at Berth No.11 was taken up for processing on 18 November 2010.

6. The highlights of the proposal filed by the MOPT are given below for quick glance:

- (i). (a). The new berth no.11 will be 311 mtrs. length X 22 mtrs. wide. For this purpose the existing berth no.11 is proposed to be shifted forward parallelly by 22 metres, thereby creating a new quay capable of receiving capsized vessels in future.
- (b). The coal import terminal at the berth no.11 of the port envisages 4 covered domes within the limited area of 76000 sq. mtrs.

- (c). The terminal is to be built for importing coal/coke/limestones etc., for the Goa as well as Karnataka steel and power industries.
- (d). The proposed coal import terminal at Berth No.11 of Mormugao Port Trust will have facilities for loading the imported coal into railway wagons. No coal is expected to move by road.

(ii). Optimal Capacity:

(a). Optimal Quay Capacity:

- The optimal quay capacity is assessed at 7.92 Million Tonnes Per Annum (MTPA).
- The share of panamax vessel and handymax vessel is assumed at 80% and 20% respectively based on the enquiries from trade and the existing pattern of composition. No capsized vessels whether partly or fully loaded are expected to call at MOPT. Hence, the percentage of capsized vessels is taken as NIL.
- The ship day output for panamax and handymax vessel is considered at 35,000 tonnes per day and 15,000 tonnes per day as per the unloading norms prescribed in the guidelines.

(b). Optimal Stackyard Capacity:

- The optimal stackyard capacity is estimated at 4.03 Million Tonnes Per Annum (MTPA).
- The guidelines stipulate stacking factor of 3 tonnes of cargo per sq. mtr. and turnover ratio of 12 for assessing the optimal yard capacity. The port has deviated from the norms prescribed in the guidelines for calculation of optimal yard capacity.
- The MOPT has stated that the parameters prescribed in the guidelines cannot be directly applied to the proposed coal import terminal at berth no.11 as the storage is envisaged to be in the covered domes instead of open space as per norms fixed.
- MOPT has stated that Goa State Pollution Control Board (GSPCB) and NEERI, Nagpur have directed that at Berth Nos.10 and 11 of MOPT, Coal/coke must be stored only in covered spaces and handled by mechanical means. The High Court of Bombay at Goa has also asked MOPT to comply with the directions. Thus, to comply with the directions of the GSPCB the port has made the deviation from the guidelines in assessment of the optimal yard capacity.
- The optimal storage (stackyard) capacity calculated by the MOPT is as follows:

Capacity Utilisation level	70%
A: Storage in each Dome	80,000 Tonnes
U: No. of Domes	4 nos.
T: Turnover ratio of each Dome in a year	18 Times
Optimum Stackyard Capacity	4.03 MTPA

- Thus, the optimal capacity of the terminal is considered at 4.03 MTPA being lower of the two capacities.

(iii). Capital Cost:

The capital cost for the proposed terminal is estimated at ₹ 441.74 crores. The breakup thereon is as given below:

			(₹ in crores)
Sl. No.	Particulars as furnished by the MOPT		Capital cost estimation
<b>A.</b>	<b>Coal Handling Activity</b>		
(i).	<b>Civil construction cost:</b>	₹ In crores	
	(a). Coal storage domes	192.00	
	(b). Dismantling of warehouses	0.05	
	(c). Road connectivity	2.50	
	(d). Removing existing water lines	0.05	
	(e). Water supply arrangement	0.10	
	(f). Cut off wall	0.32	
	(g). Contingencies 5% of ₹ 195.03 crores	9.75	204.78
(ii).	<b>Equipment, Plant and Machinery:</b>		
	Details of equipment and no. of equipment proposed to be deployed by the BOT operator	No. of coal handling equipment prescribed in the guidelines for unloading terminal	₹ In crores
	(a). Ship unloaders - 2 nos.	2	88.00
	(b). Conveyor System (length 2320 mts)	—	43.15
	(c). Wagon Loader - 1 no.	1	9.00
	(d). Rail for ship unloader — in addition to above rails		0.15
	(e). Removal of existing electrical lines post etc.		0.05
	(f). Electrical works including sub-station		3.00
	(g). Contingencies 5% of ₹ 143.35 crores		7.17
			150.52
(iii).	<b>Miscellaneous cost (5% of civil and equipment cost excluding the contingency cost)</b>		16.92
	<b>Total Capital cost for Handling Activity [(i) + (ii) + (iii)]</b>		<b>372.22</b>
<b>B.</b>	<b>Capital cost for construction of berth</b>		₹ In crores
(i).	Cost of the construction of berth		23.29
(ii).	Providing pavement / redoing payment		1.00
(iii).	Dredging & Reclamation		38.98
(iv).	Filling with Dredged Material		0.96
(v).	Stone pitching		0.84
(vi).	Removing & relaying of existing channel buoy		0.05
(vii).	Moorings		0.13
(viii).	Fenders		0.96
(ix).	Miscellaneous (5% of ₹ 66.21 crores)		3.31
			69.52
<b>C.</b>	<b>Total capital cost of the Project (A + B)</b>		<b>441.74</b>

(iv). (a). The operating cost has been estimated at ₹ 62.26 crores for cargo handling activity for the optimal terminal capacity following the norms prescribed in the guidelines:

- Electricity cost is estimated assuming power consumption of 1.40 units / tonne as per the norms prescribed in the guidelines. Unit rate of power is adopted at ₹ 4.50.
- Repairs and maintenance cost is estimated @ 1% on civil cost and 7% on equipment cost.
- Depreciation is computed as per the Companies Act.
- Lease rentals is estimated for 83,000 sq. mtrs. of leased area @ 34.30 per sq. mtr. per month.
- Other expenses are estimated at 5% of gross value of fixed assets.

- (b). The operating cost for providing berth service is estimated at ₹ 3.72 crores constituting of insurance and maintenance cost at 1% each of the total cost of berth and depreciation as per the Companies Act.
- (v). The return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.
- (vi). Accordingly, the revenue requirement is estimated as follows:

(₹ In crores)			
Sl. No.	Particulars	For coal handling activity	For berth hire
(i).	ROCE @ 16%	56.85 (*)	11.12.
(ii).	Operating cost	62.26	3.72
(iii).	Total Revenue Requirement	119.11	14.84

- (\*) In the calculation furnished by the MOPT, return is not computed on the miscellaneous capital cost of ₹ 16.92 crores.

- (vii). (a). The guidelines stipulate that the revenue requirement from cargo handling activity should be apportioned between handling charge, storage charge and miscellaneous charge at 98%, 1% and 1% respectively. The port has submitted that the storage is envisaged in modern storage domes due to shortage of area and to avoid pollution. This is expected to be expensive and therefore the entire revenue allocation is taken towards coal handling charge.
- (b). As regards storage charge, the port has made the following submissions:
- In the proposal, MOPT has taken the turnaround factor at 18. This means that on an average, a parcel size of 56,000 tonnes (0.7 x 80,000) can remain in any storage dome for a period of 20 days (365/18). It has accordingly proposed free storage of 20 days.
  - The MOPT has cited the ground rent / storage charges prescribed by the Authority for the Berth Nos. 5 A & 6A operated by M/s.SWPL at MOPT, vide notification No.49 dated 15th January 2007, follows the following pattern:
    - Rate for 1<sup>st</sup> 5 days for balance cargo remaining after the free period – 10% of handling charges.
    - Rate for 6<sup>th</sup> day to 10<sup>th</sup> day – 25% of handling charges
    - Rate for 11<sup>th</sup> day to 20<sup>th</sup> day – 50% of handling charges
    - Rate for 21<sup>st</sup> day onwards for the balance cargo – 100% of handling charges
- (c). Following the above model, storage charges for the proposed coal terminal Berth No. 11 are proposed as follows :-
- 1<sup>st</sup> 5 days after free period – ₹ 30 per tonne per day
  - 6<sup>th</sup> to 10<sup>th</sup> day – ₹ 75 per tonne per day
  - 11<sup>th</sup> day onwards – ₹ 150 per tonne per day
- (d). The MOPT in the proposal has stated that for parcel sizes in excess of 56,000 tonnes, the free days will be increased proportionately, i.e. 1 day for each additional 2800 tonnes. For parcel sizes of less than 56,000 tonnes, the free days will be only the number of days allowable for evacuation @ 2800 tonnes per day. (This condition is, however, not found to be included in the proposed SOR)

To summarize, upfront tariff caps proposed by MOPT for coal import terminal is as follows:

Particulars	Proposed upfront tariff cap (in ₹)
Cargo Handling Charges	295.41 per metric tonne
Storage Charges (beyond free period of 20 days)	First 5 days - ₹ 30 per tonne per day 6 <sup>th</sup> -10 <sup>th</sup> days - ₹ 75 per tonne per day 11 <sup>th</sup> day onward - ₹ 150 per tonne per day
Miscellaneous Charges	Not proposed
Berth Hire Charges	1.11 per GRT per hour

7. In accordance with the consultative procedure prescribed, the MOPT proposal dated 21 June 2010 was forwarded to the concerned users / user organisations and prospective bidders (as per the list provided by the MOPT with the proposal) seeking their comments. The proposal was also forwarded to list of additional bidders furnished by MOPT. We have not received any comments from users / user organisations or prospective bidders.

8. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the MOPT was requested to furnish additional information / clarifications vide letter dated 3 January 2011. The MOPT vide its e-mail dated 15 January 2011 has furnished its reply. A summary of the queries raised by us and the replies received from MOPT is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from MOPT
(i).	<b>Optimal Capacity:</b>	
	(a). <b>Optimal Quay Capacity:</b>	
	The port has not considered handling of capesize vessel while assessing the optimal quay capacity. Para 2.2. of the proposal, however, states that the proposed facility can handle capesize vessel (fully loaded) with expected deepening of the channel and also points out that the trade has shared this view. Bearing in mind that the upfront tariff to be fixed is for the time horizon of 30 years and also the dredging plans of the port, the port may examine whether handling of capesize vessel need to be considered in the upfront tariff fixation.	The port has not considered handling of capesize vessel in view of the present trend of vessels calling at the port to accommodate capesize vessel capital expenditure involved is over ₹ 800 crore and therefore no such action is contemplated in the near future nor any provision has been made in the plan expenditure. Therefore, handling of capesize vessel has not been considered.
	(b). <b>Optimal Yard Capacity:</b>	
	(i). Out of the total area of 76,000 sq. mtrs. proposed to be allotted by the port, the area likely to be occupied by each of the domes may please be indicated. Land usage plan of the remaining area other than the proposed 4 domes, if any, may also be explained.	The footprint area likely to be occupied by each dome will be 5026 Mts. Sq. After assigning sufficient area for the proposed four domes, the remaining area is designated for the conveyor system, support infrastructure and vehicular movement.
	(ii). Furnish the basis of arriving at storage capacity of each dome at 80,000 tonnes along with calculation. Indicate the size of each dome along with the height of the dome.	The basis of arriving at a storage capacity of 80,000 tons for each dome is based on the fact that vessels of 75000. tons capacity are anticipated to call at the berth. The design measurements of the domes will be a diameter of 80 meters and a height of 20 meters.
	(iii). The feasibility report as well as the proposal does not contain any detailed analysis with reference to evacuation of cargo by rail while assuming four numbers of storage domes for the proposed coal terminal. Furnish the basis for assuming four number of storage domes.	The Port design has considered direct transfer of coal from vessel to wagon completely by passing the storage domes. Four domes have been incorporated into the design primarily as a backup system in the anticipation that any eventuality with non availability of rakes or

<p>Examine whether technically it is possible to improve the number of domes/ storage capacity of each storage dome.</p>	<p>any related delays in evacuation is not a hindrance to unloading of vessels calling at the terminal. This system can also improve turnaround of vessels calling at the Port. 80000 tons capacity per dome is considered the optimal storage capacity and it will not be feasible to increase the number of domes at proposed terminal since there is constraint of space.</p>
<p>(iv). Average evacuation of cargo by rail achieved in the port during the last three years may be furnished. Also, furnish the daily evacuation of cargo (by rail) assumed by the port in the current proposal along with the working.</p>	<p>Evacuation of cargo of 4.68 million tons by railway for the last year was 1262 rakes and for earlier year also it is in the range of 1200 rakes for similar quantity of cargo. This works out to 4 rakes per day carrying approx. 15000 tons. The evacuation of 4.0 million tons coal in the present situation will not be a constraint as on a continuous loading machine total of 4 rakes can be handled every day.</p>
<p>(v). As per Para 5.10 of the Feasibility Report, a dedicated belt feeding a single transfer tower will convey coal to either a storage dome or to the railway wagon loaders and the second transfer tower will reclaim coal from storage dome and transfer it to the wagon loaders when ship unloading is not in operation. The MOPT has not considered this option in its proposal, but has formulated the proposal assuming the entire coal cargo will pass through the storage dome. The reasons for not considering the methodology proposed in the Feasibility Report may be explained.</p>	<p>Although provision will be made for dedicated belt feeding from the berth for wagon loading, this will not be used as normal practice. Loading rate will be drastically reduced if the cargo is loaded into rakes directly from the Shiploaders. This will result in long detention of rakes at the Port which will not be productive and not acceptable to Railways. Hence this methodology is not considered while working out the Tariff.</p>
<p>(vi). Para 3.2.1. of the feasibility report mentions that plan is being prepared for expansion of rail infrastructure to provide improved rail service for iron ore and coal terminals at the port. Since the upfront tariff to be fixed will be applicable for the entire project period of 30 years the port may confirm there will be no improvement in the evacuation of cargo by rail during the project period of 30 years of the proposed coal terminal even with improvement in the rail infrastructure. If the port envisages evacuation of cargo by rail will improve in future, then suitable adjustment may be made in the proposal to reckon these factors.</p>	<p>The proposed development of berth No. 11, the augmentation of the entire railway network of the Port is considered. Berth No. 11 project cannot be implemented with the existing railway infrastructure set up of the Port. Hence, improvements are already considered in the proposal.</p>
<p>(vii). (a). Clarify the basis for considering the turn over parameter at 18 days.</p>	<p>Turnover as per norms for Coal Terminal is 12 times whereas port has taken turnover of 18 times in accordance with turnover considered for berth No. 7.</p>
<p>(b). The turn over parameter assumed by MOPT are found to be lower than the turn over level of 25.6 and 26.3 for the years 2006-07 and 2007-08 respectively achieved by the terminal operator South West Port Limited (SWPL) operating in the port with mechanised wagon loading operations. Justify the reasons for considering the turn over parameter lower than the level achieved by the SWPL.</p>	<p>Though the facilities provided at SWPL is common user facility, it is practically being used by only one user, whereas the proposal of MOPT at Berth No.11 is common user facility. Turnover for common user facility, where consignments of different users have to be handled throughout the year will always be lower than facility with single user. Similar, turnover criterion has been taken for berth No.7 proposal.</p>



	<p>(c). Justify the reasons for allowing 20 days free period when the yard capacity and the storage area are limiting factors in this proposal. The MOPT may examine the possibility of improving the turn over factor by reducing the free period.</p>	<p>Justification for allowing 20 days free period has been given in the proposal at page 16. It is stated that the facility is common user and at MOPT consignments come in smaller parcel sizes. Since the storage envisaged is in domes, till the cargo of a consignment is not fully evacuated, the dome cannot be used for the subsequent consignment. Further, in Goa there is inherent problem of availability of trucks for evacuation and therefore free period has to be increased to facilitate the trade.</p>
	<p>(d). Average dwell time of coal handled in MOPT and at SWPL may be indicated for the last three years.</p>	<p>(d) Average dwell time of coal handled in MOPT for the last three years is enclosed.</p>
	<p>(viii). The quay capacity is assessed at 7.91 Million Tonnes Per Annum but the optimal capacity is pegged at 4.03 Million Tonnes Per Annum as the yard capacity is the limiting factor leading to a wide gap between the two capacities and under-utilisation of the quay capacity by almost 50%. It has to be borne in mind that if at a later stage the storage yard area or any other parameters considered for determining yard capacity undergoes a change, it will result in significant increase in Terminal capacity and at the upfront tariff determined may result in unintended financial gain to the operator which will not be a result of the efficiency of the operator but may due to the parameters assumed at the planning stage.</p> <p>It is relevant to mention that the upfront tariff guidelines do not prescribe any norm nor does it place any restriction on the port on area to be allotted to the operator for storage purpose. The expectation is to consider area required to handle the anticipated capacity. In view of the wide gap observed between the optimal quay and optimal yard capacity, the port is advised to examine all the possibilities of improving the yard capacity by improving the other parameters i.e. number of storage domes, capacity of storage domes, improving the turnover parameter, reducing the free period, etc. considered in assessing the optimal yard capacity.</p>	<p>The quay and yard capacities have been calculated in accordance with the norms fixed by the guidelines. Even though the norm does not place any restriction on the area to be allotted, there is inherent shortage of area available for the project. The port has very limited space in general as compared to all the major ports and has limitation for berth no.11 project in particular as there are other structures and areas being utilised for other cargo, containers etc., The area carved out for Berth No.11 is optimal and no additional area can be allotted for the project. Resultantly, there is no scope for increasing the number of domes from four.</p>
(ii).	<p><b>Capital Cost:</b></p> <p>(a). The port has not furnished any documentary support of unit rate adopted in the estimation of civil cost particularly the cost the storage dome and equipment cost. The project Feasibility Report does not contain documents validating the estimates. Coal storage domes is a new item and the cost estimated for this item at ₹ 192 crores is to be supported with documentary evidence. Furnish copies of supporting documents/ calculation/ rate analysis/ budgetary quotations, market rates to justify the estimates of other civil items and equipment cost as well.</p>	<p>Cost of the domes is as per the Feasibility Report prepared by M/s. Mir Consultants and no budgetary quotes have been obtained by the port.</p>



	(b). The guidelines prescribe list of civil works for coal unloading terminal. The civil construction cost estimated by the MOPT does not include cost of berth apron and approach, transfer towers, wagon loading station, building, conveyor gallery and marshalling yard listed in the guidelines. The reasons for deviation from the list of items prescribed in the guidelines may please be explained.	The items listed are not envisaged in the project as the handling is not from the open storage but from the dome storage. Method of conveying the cargo from vessel to railway wagon has been brought out at para 5.9.2, 5.10 and 5.11 in the Feasibility Report.
	(c). The list of coal handling equipment prescribed in the guidelines includes 2 numbers of reclaimers, 2 numbers of stackers, 2 cranes, 4 pay loaders and workshop equipment. The proposal of the MOPT does not considered cost estimates for the above mentioned equipment prescribed in the guidelines. The port may confirm that these equipment mentioned in the guidelines are not envisaged by the port.	Number of reclaimers, stackers, cranes, payloaders and workshop equipments as prescribed in the guidelines are not envisaged in the project.
	(d). The estimate of ₹ 0.15 crore towards rail for ship unloader states that its "in addition to above rails". There is no other estimate of rails in the proposal. The correct position in this regard may be indicated.	It refers to rail arrangement for in motion wagon loader mentioned above the rail for ship unloader. There is no separate estimate for rails.
	(e). The port has estimated contingency cost at 5% in the civil and equipment estimates. Please confirm and show that the base capital cost does not provide for any contingencies.  The MOPT in its earlier proposals filed for determining the upfront tariff for iron ore terminal and coal terminal had not estimated the contingency cost in the civil and equipment estimates. The reasons for estimating the contingency cost in the current proposal may, therefore, please be explained. Justify the basis for estimating contingency at 5% of the capital cost.	Contingencies may be read as Miscellaneous cost that is provided as norm in the guidelines.
	(f). The capital cost estimated for berthing service includes miscellaneous capital cost at 5% of the civil cost which is not as per the guidelines. Justify the basis and the reasons estimating this item which is not as per the norms prescribed in the guidelines.	Miscellaneous Capital cost has been considered for berthing service in line with miscellaneous cost for civil works and Plant & Machinery.
	(g). Confirm that the capital cost estimated by the MOPT reflect the current market position.	Capital cost reflects the cost estimated at the time of submission of the proposal.
(iii).	<b>Operating Cost:</b> (a). Copy of the Electricity Bill of the State Electricity Board, Goa furnished by the MOPT pertains to June 2009 and the unit rate works out to 4.04. Whereas the unit rate of power considered by MOPT in the upfront tariff fixation is ₹ 4.50. The unit rate of power considered at ₹ 4.50 may be substantiated with the copy of the recent electricity bill. (b). The license fee adopted by the MOPT for the proposed coal terminal as per its Scale of Rates may please be indicated. The escalation factor, if any, applied to the base license fees may be indicated. Furnish	Latest electricity bill is furnished.  TAMP approved Scale of Rates prescribes licence fee at ₹ 292 per 10 sq. mtr. per month which has been escalated at 2% p.a. as per land policy guidelines 2004 and licence fee of ₹ 34.30 per

	calculations to show how the license fee of ₹ 34.30 per sq. mtr. per annum is arrived applying the annual escalation to the base rate adopted from the Scale of Rates of the MOPT.	square meter per annum is arrived at.
(iv).	<p>The guidelines for coal terminal stipulate 98% of the revenue requirement to be apportioned to handling charge and 1% each to storage and miscellaneous charges for arriving at the upfront tariff. As against the above position, the port has apportioned the entire revenue requirement of ₹ 119.11 crores to determine the composite cargo handling charges of ₹ 295.41 per tonne. The port has also proposed storage charge for stay of cargo beyond the free period which is arrived independently based on the percentage of handling charge giving reference of the storage charge prescribed in the Scale of Rates of SWPL. In this regard the following points may be examined by the port:</p> <p>(a). The reference drawn to SWPL is out of place as the upfront tariff fixation for proposed coal terminal is governed by 2008 guidelines. Even at SWPL the storage charge prescribed is not arrived as percentage of handling charge.</p> <p>(b). The approach adopted by the MOPT of apportioning the entire revenue requirement for determining the handling charge and proposing the storage charge independently as a percentage of handling charge will result in annual revenue generation to the operator exceeding the total revenue requirement estimated. The port may modify the proposed handling charge as well as storage charge complying with the guidelines.</p> <p>(c). The MOPT may review and rework the storage charge taking into consideration the norms prescribed in the guidelines. Deviation, if any, from the guidelines in this regard, need to be justified. Expected stay of cargo beyond the proposed free period under each slab may be reckoned with while determining the storage charge to meet the expected revenue requirement from this tariff item. Please furnish detailed working in this regard. Also, furnish calculation to show that at the revised storage rate (to be) proposed, the expected revenue requirement from the storage charge will be realised by the operator.</p>	<p>The reasons for deviating from the Guidelines of 2008 is brought out at para 12.4 in our proposal. Even though TAMP has not fixed storage charges as a percentage of handling charges, it works out to the percentages that are indicated. As the storage is not conventional, 1% prescribed as per guidelines may not be reasonable. Further, storage domes cannot be used as storage yards as is being done by the trade today as domes have to be evacuated faster to make way for the next consignment as it is common user facility. Only when charges are steep, there is pressure on the trade to evacuate the cargo faster.</p> <p>The reasons for deviation from the norms in the guidelines have been brought out in the proposal. As operations and equipments are not as per norms fixed in guidelines, the guidelines cannot be complied with in toto.</p> <p>Kindly refer reply furnished at (a) &amp; (b) above.</p>

(d).	The guidelines require 1% of the total estimated revenue requirement to be recovered from miscellaneous charge. The port has not proposed any miscellaneous charge. The port may explain the reasons for the deviation from the guidelines in this regard and confirm it does not envisage the operator to offer miscellaneous services at the proposed coal terminal.	The estimated revenue requirement has been entirely allocated for handling charges and no allocation is made as per guidelines for storage and miscellaneous charges. Activities for which miscellaneous charges are allocated as per guidelines are not envisaged in the current proposal.
(v).	<b>Scale of Rates:</b>	TAMP is correct to the extent that charges are not payable to MOPT. However rebate in berth hire may have to be given by the terminal operator if the vessel idles on the berth due to break-down of machinery or facilities attributable to the terminal operator.
(a).	<u>Schedule 1.2.- General Terms and Conditions:</u>	
	The note proposed at (v) states that the operator of the proposed terminal shall allow rebate in berth hire payable to the MOPT during the period of idling of vessel at the terminal. The proposed note is not found relevant as the berth hire charge for the proposed coal terminal are payable to the operator and not to the land lord port and hence may be deleted.	
(b).	<u>Schedule 2 Cargo Handling Charge:</u>	Yes. Clause will be suitably altered.
	The note (i) proposed under this schedule may be elaborated defining the services covered in the composite handling rate. Since the port has not proposed any separate miscellaneous charges, the proposed note may state that it shall include all cost towards miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.	
(c).	<u>Schedule 3 – Storage charge:</u>	
(i).	The port in para 12 of the proposal has stated that for parcel sizes in excess of 56,000 tonnes, the free period of 20 days will be increased proportionately, i.e. 1 day for each additional 2800 tonnes per day and for parcel sizes less than 56,000 tonnes, the free period will be the number of days allowable for evacuation @ 2800 tonnes per day. In this regard, the following may be clarified:	
(a).	The reason for the said condition may please be explained.	The reason has been brought out in para 12.4. The storage charges for overstayal of any cargo has to be high so as to act as a strong deterrent for importers against using the valuable storage space for speculation/commercial advantage.
(b).	The basis of arriving at the evacuation rate of 2600 tonnes per day in the said note may also be explained.	At para 12.4, evacuation rate is mentioned as 2800 tonnes per day and not 2600 tonnes per day. Further, basis of arriving at evacuation rate of 2000 tonnes per day has been brought out in the proposal in detail.
(c).	Para 5.1. of the feasibility report states that for the proposed coal terminal push in pull out train movement will be required which can achieve around 2000 tonnes per hour on a sustained basis. With reference to the above position in the Feasibility Report, justify the basis and	Load in motion wagon loaders have capability of achieving 2000 tons per hour on sustained basis. This will also depend on the supply of rakes by Indian Railways over which port has no control. To consider 2000 tons per hour discharge there should be continuous discharge

reasons for considering the evacuation @ 2600 tonnes per day in the said note.	from ship and also import by the trade. However, evacuation of 2800 tonnes per day has been worked out on 70% of dome capacity being evacuated in 20 days.
(ii). The condition at (c). (i) above as well as the notes proposed in page 17 (para 12) of its proposal governing application of storage charge are not incorporated in the proposed Scale of Rates at Schedule 3 – Storage charge. The MOPT may modify the proposed SOR to incorporate these conditions governing the storage charge. The condition relating to the commencement of free period may also be incorporated.	It is felt that justification given at para 12 need not be part of schedule 3 of Scale of Rates for storage charges. However, condition for commencement of free period will be incorporated as follows:  "Free period shall commence immediately on completion of the unloading of the cargo from the vessel. Period of Twenty days shall be reckoned from the time total discharge is complete."
(iii). Incorporate a general condition stating that storage charge not to accrue for the period when the operator is not in a position to deliver/ ship import/ export cargo, etc. at the request of the user.	Yes

9. On examining the reply furnished by Mormugao Port Trust (MOPT), it was observed that reply furnished by the port did not adequately address some of the queries raised by us. The MOPT, therefore, vide our letter dated 18 January 2011 was requested to furnish further additional information/ clarifications on those points.

10.1. A joint hearing in this case was held on 24 January 2011 at the MOPT premises. The MOPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, MOPT and the concerned users / user organisations have made their submissions.

10.2. At the joint hearing, a number of gaps appearing in the proposal which were already pointed out earlier vide our letter dated 18 January 2011 particularly with reference to the storage capacity, etc., were specifically highlighted again to the Mormugao Port Trust (MOPT). The port was advised to review its proposal and file a revised proposal alongwith its response to our letter dated 18 January 2011 by 7 February 2011. While revising the proposal, the port was advised to address the following points:

- (i). The reasons why the direct delivery option given in the Feasibility Report is not considered in the tariff proposal, are not satisfactorily explained.
- (ii). The various parameters considered to assess storage capacity need to be relooked into, bearing in mind the fact that tariff is being set for a time horizon of 30 years.
- (iii). The port may consult Railways to find out their capacity augmentation plans which will have a bearing on the evacuation of cargo from the MOPT.
- (iv). The basis of estimating capital costs, particularly those of storage domes, needs to be explained with supporting calculations and documents.

10.3. The concerned users/ user organisations consulted in this case were allowed one week time to furnish their comments to MOPT with a copy endorsed to us. The MOPT was advised to examine the comments received from users / user organisations and furnish its views / remarks on their comments, if any, while filing the revised proposal.

11.1. With reference to the points discussed at the joint hearing, the MOPT vide letter dated 8 February 2011 has furnished additional information/ clarifications which are summarised below:

- (i). The Feasibility Report of the project takes into account the option of direct delivery of coal from vessel to wagon. However, considering the other factors such as non-availability of rakes or other hindrances that may delay evacuation of cargo and thereby disturb the unloading operations of cargo, direct delivery option in the

four domes have been incorporated in the design primarily as a backup system. This system would improve turnaround of vessels calling at this Port and thereby increase the traffic.

It has been designed to install four domes and the optimal storage capacity of per dome is designed at 80,000 tonnes. It is reiterated that it would not be feasible to increase the number of domes at the proposed terminal on account of constraint of space. It is further submitted that in case the cargo is loaded from the shiploaders to the wagons, the loading rate would be drastically reduced. This will result in long detention of rakes at the Port which will not be productive and not acceptable to the Railways. Though, it is technically possible to load directly to wagons, it would not be practical to do the same considering the limited availability of wagons and lower productivity. Therefore, the methodology in the feasibility report was not considered while working out tariff.

- (ii). As already submitted to the TAMP and discussed in the joint hearing held on 24<sup>th</sup> January, 2011, the area earmarked for proposed terminal at Berth No.11 is optimal and because of space constraint, no additional area could be allotted for the project. The quay capacity has been calculated in accordance with the norms fixed in the guidelines. In view of the constraint of land area and direction of the High Court and Goa Pollution Control Board, new technology of dome storage is envisaged as against open storage as per the PPP guidelines.
- (iii). The Railways have already taken up the project of providing double lining. A letter dated 5 August 2010 from South Western Railway about the Railway Board sanctioning the capital cost for doubling of rail connectivity between Hospet-Vasco is furnished by MOPT.
- (iv). The calculation sheet/working of estimated capital cost is yet to be received from consultants.

11.2. The MOPT vide letter dated 6 February 2011 has furnished its response to the queries raised vide our letter dated 18 January 2011. A summary of the queries raised by us vide our letter dated 18 January 2011 and reply furnished by MOPT is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by MOPT
(i).	Out of 76,000 sq. mtrs. of land proposed to be allotted, 20,104 sq. mtrs. of i.e. 26% land will be occupied by domes as per MOPT. Exact land usage plan of remaining 55,896 sq. mtrs of area proposed for conveyor system, support infrastructure, etc., may please be furnished as requested in our earlier query.	Out of 76,000 sq. mtrs. of land proposed to be allotted, 20,104 sq. mtrs. of land will be occupied by the domes alone. After considering statutory requirement of space between the dome, the area required for the domes alongwith conveyor system will be 47980 sq. mtrs. The remaining space is required for movement of machinery, vehicles deployed for maintenance of the plant and also office in the project area.
(ii).	(a). The port admits that provision will be made for dedicated belt feeding from the berth to wagon by passing the storage domes but the same is not recognised in the determination of capacity. Please confirm whether the estimated capital cost includes the option of direct feeding from berth to wagon.	It is confirmed that the estimated capital cost, includes the option of direct feeding from berth to wagon. This can only be an alternative in case the storage system fails. This cannot be considered as an additional facility of evacuation for the purpose of calculation of yard capacity.
	(b). Transfer of coal directly from ship to wagons will be in addition to optimal capacity determined by the MOPT at 4.03 MTPA. If this option is available as stated by the MOPT, then MOPT may make suitable adjustment in its proposal to capture the capacity so available from direct feeding.	This has been clarified vide our letter dated 15/1/2011. As stated above, direct feeding from berth to wagon is only an alternative in the case of failure of storage system. It cannot be regular delivery system to rework yard capacity.

(iii).	<p>(a). Based on evacuation details furnished by the MOPT in the last year, 1262 rakes (i.e. 4 rakes per day) carrying approximately 15000 tonnes/ day of cargo i.e. apprx 4.68 million tonnes of cargo has been evacuated by rail from the port. In this context, justify why the optimal capacity for the proposed coal terminal is restricted to 4.03 MTPA.</p> <p>(b). The port has admitted that augmentation in entire railway network is in pipe line and stated that the same has been considered in the proposal. Please show how the impact of improvement in the rail infrastructure on the evacuation of cargo is considered for the proposed coal terminal in addition to 4.68 MTPA cargo presently evacuated by rail at the port.</p>	<p>This has been clarified vide our letter dated 15/1/2011. We would like to reiterate once again that statistics given of 4.68 million tonnes is for existing coal terminal of SWPL which caters to a single customer whereas the proposed terminal at Berth No.11 is common user facility and therefore the same rate of evacuation cannot be expected. At present Berth No.11 caters to small foundries in and around Goa who take small parcel sizes. The nature of customer base being different, two projects cannot be compared on the same footing. Therefore, yard capacity proposed cannot be increased based on the performance of the presently operating terminal.</p>								
(iv).	<p>Since yard capacity and storage area are limiting factor, our query is reiterated and the port is advised to examine the possibility of improving the turnover by reducing the free period.</p>	<p>It is reiterated that the facility proposed is "Common Users Facility". The turnover for common-user facility where the consignment of different users will have to be handled throughout the year will always be lower than the facility of single user. At our Port, the consignments come in smaller size. Since the storage envisaged is in domes, the domes cannot be used for subsequent consignment till the cargo in the consignment is not fully evacuated. Therefore, in our opinion allowing 20 days free period is appropriate to facilitate the Trade.</p>								
(v).	<p>Details of average dwell time of coal stated to have been furnished is not received. The port may furnish the requisite details.</p>	<p>The details of average dwell time of coal have been already furnished.</p>								
(vi).	<p>Capital cost of storage dome may please be substantiated with documentary support which was relied upon by the Consultants while preparing the Feasibility Report. Confirm that the capital cost for other items reflects the prevailing market price.</p>	<p>The break up of capital cost of storage dome is furnished below:</p> <table><tr><td>Total cost for one dome (80m dia and 20m height)</td><td>₹ 48 crores</td></tr><tr><td>Foundation cost (pile with raft)</td><td>₹ 18 crores</td></tr><tr><td>Steel dome fabrication with erection</td><td>₹ 8 crores</td></tr><tr><td>Dome accessories and others</td><td>₹ 22 crores</td></tr></table>	Total cost for one dome (80m dia and 20m height)	₹ 48 crores	Foundation cost (pile with raft)	₹ 18 crores	Steel dome fabrication with erection	₹ 8 crores	Dome accessories and others	₹ 22 crores
Total cost for one dome (80m dia and 20m height)	₹ 48 crores									
Foundation cost (pile with raft)	₹ 18 crores									
Steel dome fabrication with erection	₹ 8 crores									
Dome accessories and others	₹ 22 crores									
(vii).	<p>(a). The basis for considering contingency at 5% of civil and equipment cost is not explained.</p> <p>(b). The port has requested to read contingencies cost estimated at 5% in civil and equipment cost as miscellaneous cost. Miscellaneous cost at 5% of the total civil cost and equipment cost is already estimated by the MOPT separately and hence will lead to duplication in the estimation of miscellaneous costs.</p>	<p>In our proposal, contingencies cost is provided at 5% of civil and equipment cost. In this regard, it is stated that technology of dome structure being very new and not available in the country, the cost is very volatile. The lead time for purchase of machinery goes upto 24 months. In the case of imported equipments, exchange rate also will have a direct impact in the cost of the equipments and considering this factor, 5% towards contingencies is provided in the proposal on civil and equipment costs.</p>								
(viii).	<p>The reply furnished by the port does not address the specific query raised about the deviation from guidelines while arriving at storage charge. Our query is, therefore, reiterated.</p>	<p>TAMP desired that MOPT has deviated from the guidelines in fixation of storage charges. As against 1% of the total charges allocated to towards storage charges, MOPT has proposed separate storage rates. It is to be noted that as against conventional storage system, MOPT is deviating with construction of domes to comply with Court's direction of closed storage. If at all port was not directed by the Court to have closed storage for</p>								

		environmental reasons, port need not have gone for storage domes with huge cost. Further, storage in the domes cannot be equated with normal storage on yard. Therefore, port has allocated entire charges for handling as against 98%. Port has further given 20 free days to evacuate the cargo and proposes to levy storage charges only after free days to discourage longer duration of storage. This impacts throughput and if trade tends to use storage domes like normal yard, project will not be viable for the operator. Therefore, port has deviated from usual practice of 1% of total charges towards storage and has proposed heavy charges for storage beyond free period.
(ix).	The port has not proposed the modified note. The proposed note (i) may be elaborated defining the services to be covered in the composite handling rate.	In the note at para 2 of general terms and conditions, following sentence shall be incorporated.  "The handling charge shall include all cost towards miscellaneous services and not specifically prescribed in the scale of rates."
(x).	(a). The evacuation rate indicated at 2800 tonnes per day from the storage dome does not match with the evacuation @ 15000 tonnes per day reportedly achieved by the port during the last year. The correct position may be indicated.	Evacuation indicated by port of 15000 tonnes per day is in respect of SWPL where storage pattern is not identical to proposed storage system. Further, the entire cargo of SWPL goes to only one user i.e., JSW and therefore it is possible to achieve evacuation rate of 15000 tonnes per day. Since proposed terminal is for common user facility, the same rate of evacuation cannot be expected.
	(b). While replying our query at item (v) (c), the MOPT has stated that evacuation of 2800 tonnes per day has been worked out based on the dome capacity being evacuated in 20 days. When evacuation @ 15000 tonnes per day is achieved by the port in the past, the reasons for restricting evacuation at 2800 tonnes/ day from the storage dome to wagon is not clear which may please be explained.	Calculation of evacuation rate of 2800 tonnes per day has already been brought out at para 12.4 of our proposal.
(xi).	Since the storage and the yard capacity is a constraint, as advised earlier, the port is again advised to explore all possible mechanism to improve the optimal capacity by improving all the parameters viz. reducing the free period and improving the turnover, improving the evacuation of cargo, explore the possibility of direct transfer of cargo from ship to wagon, etc., so as to improve the capacity of the proposed coal terminal.	

12. As decided in the joint hearing, Mormugao Port Users Association (MPUA) has furnished their comments on the proposal of the MOPT with a copy endorsed to TAMP. We have not received any comments from MOPT.

13. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.



14. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). As has been brought out earlier, this Authority has fixed upfront tariff for coal handling at Mormugao Port Trust vide Order No.TAMP/23/2008-MOPT dated 7 August 2008. As per clause 2.2 of the upfront tariff guidelines, tariff caps once set for handling commodities or providing various services for a port, would apply to all terminals that are bid out subsequently in the same port during the next five years for handling identical commodity or for providing similar services. When the matter was referred to the Ministry of Shipping (MOS), in view of deviation from the said clause in the upfront tariff guidelines of 2008, the Ministry of Shipping (MOS) vide letter No.PD 25021/6/2010-MoPT dated 4 November 2010 has advised this Authority to consider fixing separate upfront tariff for the proposed coal terminal at MOPT citing that parameters and capital cost components involved for the proposed coal terminal are different from the parameters and cost components considered in the August 2008 Order. The current exercise of fixing upfront tariff for the proposed terminal at Berth no.11 of MOPT is undertaken in compliance with the advice received from the MOS in this regard.
- (ii). The proposal of MOPT dated 21 June 2010 in general complies with the guidelines issued for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008 except the following two major deviations from the guidelines:

- (a). Computation of optimal yard capacity, which incidentally limits the optimal capacity of terminal, assessed by the MOPT is not in compliance with the norms prescribed in the guidelines which is applicable for open storage.

The MOPT has assessed optimal yard capacity with reference to four numbers of covered domes envisaged by the port for the proposed terminal in compliance with direction of the Goa State Pollution Control Board and the Hon'ble Bombay High Court for storing coal in covered space. It is noteworthy that the deviation proposed by the MOPT from the parameters prescribed in the guidelines in view of requirement to store cargo in covered domes is endorsed by the MOS also.

- (b). The upfront tariff guidelines prescribe norms for apportioning 98% of the estimated revenue requirement for determining the handling charge and balance 1% each for determining the storage and miscellaneous charge. The norms prescribed in the guidelines have not been followed by the MOPT while proposing the upfront fee for composite handling charge and the storage charge.

The port has justified the reasons for deviations made from the guidelines in this regard. Deviations proposed in the norms/ parameters are, *inter alia*, discussed in the subsequent paragraphs.

(iii). Optimal Terminal Capacity:

(a). Optimal Quay Capacity:

- (i). The share of panamax vessel and handymax vessel is assumed at 80% and 20% respectively reportedly based on the enquiries from trade and the existing pattern of composition. The port has not considered handling of capesize vessel while assessing the optimal quay capacity. Para 2.2. of the proposal, however, states that the proposed facility can handle capesize vessel (fully loaded) with expected deepening of the channel and the trade has also shared this view. In view of the above position and bearing in mind that the upfront tariff fixed would ordinarily apply for the time horizon of 30 years and also the dredging plans of the port, the port was advised to examine the share of capesize vessel expected to call the proposed terminal during the project period.



The port has clarified that dredging the channel will involve huge cost and it will not be viable for the port to undertake such expenditure to cater to small proportion of vessels and, therefore, the MOPT has maintained the share of vessel as per its original proposal.

It is notable that for the upfront tariff fixed by this Authority for coal terminal in August 2008, the port has proposed handling of cape size vessel with its share at 10%, handy max at 10% and panamax at 80% which was considered while approving the upfront tariff. During the processing of that case, the port stated that it has proposal to deepen the channel beyond 14.5 mtrs. and had confirmed that a cape size vessel can be safely handled at the coal terminal.

The position now maintained by the port contradicts its own proposal for setting upfront tariff for the other coal terminal.

It is notable that the Ministry of Shipping in its letter dated 4 November 2010, inter alia, has pointed out about handling of capesize vessel at the proposed berth no.11. That being so, the share of cape size vessel is assumed to be 10%, handy max vessel at 10% and the panamax vessel at 80%, which is the share of vessels assumed for determining the upfront tariff for coal terminal in the Order dated 7 August 2008.

- (ii). Considering the share of vessels as stated above and the ship day output for cape size vessel at 50,000 tonnes per day, panamax and handymax vessel at 35,000 tonnes per day and 15,000 tonnes per day respectively as per the unloading norms prescribed in the guidelines, the optimal quay capacity of the mechanised coal handling terminal is 8814750 [i.e. 8.81 Million Tonnes Per Annum (MTPA)] as against 7.92 MTPA assessed by the MOPT.

(b). Optimal Yard Capacity:

- (i). The upfront tariff guidelines stipulate specific norms for determining the yard capacity. As per the guidelines, the stacking norm is 3 tonnes per sq. metre, the turn over norm is 12 a year for 25 days free period and the optimal yard capacity is determined at 70% of the maximum stacking quantity in the yard.

As against the above norms prescribed in the guidelines, the MOPT has assessed the optimal yard capacity with reference to four covered storage domes. It has considered the storage capacity of each dome at 80000 tonnes, turn over factor of 18 and 70% utilisation factor (i.e. 80000 tonnes / dome \* 4 domes \* 18 turn over factor \* 70%) and the optimal yard capacity is assessed at 4.03 MTPA.

The MOPT has submitted the norms prescribed in the guidelines envisage conventional storage system on open stackyard. The deviation proposed from the guidelines is in view of storage proposed in covered domes to comply with court's direction of closed storage. It has stated that Goa State Pollution Control Board (GSPCB) and NEERI, Nagpur have directed that at Berth Nos.10 and 11 of MOPT, Coal/coke must be stored only in covered spaces and handled by mechanical means and the Hon'ble High Court of Bombay at Goa has also advised the MOPT to comply with these directions. Thus to comply with the directions of the GSPCB the port is constrained to deviate from the guidelines for assessment of the optimal yard capacity. In the

light of the above position, and recognising that the MOS has also vide its letter dated 4 November 2010 endorsed the constrain expressed by the MOPT in this regard, the deviation proposed by the MOPT in assessing the optimal yard capacity based on storage of coal in covered storage dome is considered in this analysis subject to the modifications explained in the subsequent part of the analysis.

- (ii). The quay capacity is assessed by the MOPT is 7.92 Million Tonnes Per Annum but the optimal capacity is pegged at 4.03 Million Tonnes Per Annum. As the yard capacity is the limiting factor leading to a wide gap between the two capacities and under-utilisation of the quay capacity is almost 50%, the MOPT was advised to examine whether technically it is possible to improve the number of domes/ storage capacity of each storage dome and to explore all possible mechanism to improve the optimal capacity by improving all the parameters viz. reducing the free period, improving the turnover, improving the evacuation of cargo, explore the possibility of direct transfer of cargo from ship to wagon, etc., bearing in mind the fact that tariff is being set for a time horizon of 30 years.

The port after examining its proposal has clarified that storage capacity per dome considered at 80000 tonnes is the optimal storage capacity. It has confirmed that technically it is not feasible to increase the number of domes at proposed terminal in view of space constraints.

The port has assumed the turn over factor at 18 as against the prescribed norm of 12. When pointed out that the turn over parameter assumed by MOPT are lower than the turnover level of 25.6 and 26.3 for the years 2006-07 and 2007-08 respectively achieved by the terminal operator South West Port Limited (SWPL) operating in the port with mechanised wagon loading operations, the port has argued that SWPL is practically being used by only one user, whereas the proposed berth is a common user facility hence the parameters achieved by SWPL cannot be considered.

It is relevant to state that in the upfront tariff fixed for coal terminal at the MOPT, the turn over factor is assumed at 20. The port has also admitted that augmentation of the railway facilities, both in the port area as well as outside, has already been set in motion. A communication from Railways confirming this position has also been produced. In view of the above position and bearing in mind the fact that tariff is being set for a time horizon of about 30 years, there is no reason to consider the turnover parameter lower than the level assumed while determining the upfront tariff of the coal terminal in the MOPT. That being so, in the instant case the turn over factor is considered at 20 as assumed in the August 2008 Order as against turnover parameter of 18 assumed by the MOPT.

Based on the above parameters, the optimal yard capacity of the proposed coal terminal works out to 4480000 tonnes per annum.

- (c). In the ordinary course, the optimal capacity for the coal handling terminal will be 4480000 tonnes per annum being lower of the two capacities i.e. quay and yard. It is notable that even the MOS vide letter 14 July 2010 has pointed out that the limited stackyard capacity due to space constraints puts a cap on the optimal capacity of the terminal at 4.03 MTPA as against the quay capacity assessed by MOPT at 7.92 MTPA.

- (d). The Feasibility Report furnished by the MOPT envisages an option of direct delivery of coal from vessel to wagon. The MOPT has also submitted that it is technically possible to transfer coal cargo directly from vessel to wagons by passing the storage dome. The estimated capital cost furnished by the port includes the cost of facilities required for direct transfer of cargo. But, this option is not considered by the port for determining optimal capacity on the grounds that the option of direct delivery is not envisaged as a normal practice but is only kept as an alternative arrangement in case the storage system fails. It has further stressed that direct loading will seriously affect productivity.

Though the point made by the MOPT about low productivity on account of direct delivery from vessel to wagon may be correct, it is not a significant issue in this case in view of the huge quay side surplus capacity available. Since it is technically feasible for direct transfer of coal from ship to wagons and also recognising that the capital cost estimated by the port includes the capital cost for this option, in our analysis, 10% of the difference between the optimal quay and yard capacity i.e.  $8.81 \text{ MTPA} - 4.48 \text{ MTPA} = 4.33 \text{ MTPA}$  which is  $0.43 \text{ MTPA}$  is assumed on an adhoc basis to be the cargo that can move directly from ship to wagon. This volume will not be constrained by the available yard capacity since direct delivery is effected. Accordingly,  $0.43 \text{ MTPA}$  is added to the optimal capacity of the terminal which will be  $4913475 \text{ tonnes/ annum}$  (i.e.  $4.91 \text{ MTPA}$ ). This to some extent will improve the optimal capacity of the terminal but still the wide gap between the two capacities cannot be bridged further. The MOS has also recognised that the wide gap between the two capacities is inevitable. In view of the constraints expressed by the port and the position endorsed by the MOS the optimal capacity for the proposed coal terminal is considered at  $4.91 \text{ MTPA}$  with mismatch between quay and yard capacities subject to the condition that if the yard capacity improves due to improvement in any of the parameters assumed in the exercise and the actual traffic handled exceeds the optimal capacity considered in this exercise, upfront tariff fixed by this Authority shall be reviewed. The port is, therefore, advised to incorporate an appropriate clause to this effect in the PEP documents to be issued and in the BOT agreement to be signed with the successful bidder. It is relevant to state that a similar approach was adopted in case of upfront tariff for dry bulk terminal off Tekra near Tuna at port of Kandla and the SPM at the Kandla Port Trust.

(iv). Capital Cost:

The capital cost for the coal terminal with covered storage estimated by the MOPT is ₹ 441.74 crores for cargo handling services and berthing services as explained hereunder:

(a). Civil construction cost:

The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for coal terminal and require the port to estimate civil cost. The civil construction cost estimated by the MOPT does not include cost of berth apron and approach, transfer towers, wagon loading station, building, conveyor gallery and marshalling yard listed in the guidelines. The port has clarified that items listed in the guidelines are not envisaged in the project as the handling is proposed in the covered domes and not open storage. It has estimated the cost of 4 storage domes at ₹ 192 crores apart from other civil works envisaged for the proposed coal terminal. The MOPT has clarified that capital cost of domes is estimated by its consultants. In response to our repeated requests, the port has expressed inability to produce any documentary support justifying the estimated cost of the covered domes. The upfront tariff guidelines require to consider the civil cost as estimated by the port. The civil cost estimated by the port which are based on the estimates furnished in the Feasibility Report relied upon in this analysis for determining the upfront tariff.

## (b). Equipment cost:

- (i). The number of ship unloaders, wagon loader, conveyor system, electrical works etc., is in line with the list of items prescribed in the upfront tariff guidelines.
- (ii). The normative list of equipment prescribes 2 nos. of reclaimers and 2 stackers, 2 cranes, 4 pay loaders and workshop equipment amongst other equipment. The port has stated that reclaimers, stackers, cranes, payloaders and workshop equipments prescribed in the guidelines are not envisaged for the proposed coal terminal.

The port was requested to explain the basis of estimating capital costs and to substantiate the estimates with supporting documents/ calculation/ rate analysis/ budgetary quotations, market rates, etc. The port has not furnished any such documents. When advised the port to confirm whether the estimates of capital cost reflect the current market price, the port has confirmed that the estimates reflect the price prevailing at the time of submission of the proposal.

Recognising that the estimates of equipment cost are comparable to the total equipment cost considered for the upfront tariff fixation of coal terminal and also recognising that all the estimates are based on estimates considered in the feasibility report prepared in June 2010, the estimates of capital cost furnished by the MOPT are fully relied upon for determining the upfront tariff. It is notable that none of the users or bidders have raised any objection on the civil and equipment cost estimated by the MOPT.

- (c). The estimates of capital cost includes provision for contingency at 5% under the heads of civil and equipment costs. It has subsequently requested to read contingencies cost estimated as miscellaneous cost. The MOPT has clarified that technology of dome structure being very new and not available in the country, the cost is very volatile. In the case of equipment, variation in the exchange rate will have a direct impact in the estimation on equipment cost. Hence, 5% on the civil and equipment cost is provided to meet such contingencies.

It is relevant to state, that even in case of the upfront tariff proposals determined for various projects of Visakhapatnam Port Trust and in case of coal terminal at TPT the civil and equipment cost estimates prepared by the port included provision for contingencies cost to take care of any contingency requirement as well as engineering / supervision charge which was accepted by this Authority in the upfront tariff determination. Assuming that the provision estimated by the MOPT covers the contingency as well as engineering and supervision cost which is not separately shown in the estimates, the same is considered.

- (d). The MOPT has estimated miscellaneous capital cost at 5% on the civil and equipment cost excluding the contingencies cost which is found to be in line with the norm prescribed in the guidelines.
- (e). The return on capital employed is estimated at 16% of the estimated capital cost. This works out ₹ 59.55 crores for cargo handling services and ₹ 11.12 crores for berth hire services.

(v). Operating Cost:

- (a). The upfront tariff guidelines for coal ore terminal prescribe power consumption at 1.40 units per tonne. The MOPT has estimated the power cost adopting the consumption norm prescribed in the guidelines.

The unit cost of power considered by the MOPT is ₹ 4.50 at the level considered in the last upfront tariff of coal terminal. The unit cost of power is updated to ₹ 4.81 based on the weighted average unit rate of power derived from copies of electricity bills of November 2010 and December 2010 furnished by the MOPT.

- (b). As per the norms, the repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 7% on the mechanical and electrical equipment, insurance cost at 1% of the gross fixed assets and other expenses at 5% of the gross value of fixed assets. While estimating insurance cost and other expenses on gross asset value, the port has not factored the miscellaneous capital cost which is recognised in our analysis in line with the approach followed in the other upfront tariff cases.
- (c). Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates for Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act, 1956. Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment cost as per the rates prescribed in the Companies Act under the SLM for the relevant group of assets.
- (d). Lease rentals is calculated for 83000 sq. mtrs. of total area proposed to be allotted by the port. The unit rate adopted by MOPT is ₹ 34.30 per sq. mtr. per month. The port has clarified that the unit rate of ₹ 34.30 per sq. mtr. per month is based on the rate prescribed in its Scale of Rates of MOPT at ₹ 292 per 10 sq mtr. per month with escalation @ 2% p.a. as per land policy guidelines of 2004. Based on the clarification furnished by the MOPT, the lease rental estimated by the MOPT is accepted.
- (e). The guidelines requires the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The MOPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.34% on the aggregate capital cost relating to construction of berth while estimating the annual revenue requirement of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at other Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost, and depreciation are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service. In this context, it is noteworthy that clause 3.6. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to decide on a particular item of expenditure, which it considers for incorporation while computing the upfront tariff cap for which norms are not explicit in the guidelines.

- (vi). The statement for fixing upfront tariff submitted by the MOPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as Annex - I.
- (a). The total revenue requirement from cargo handling service is estimated at ₹ 123.60 crores which is an aggregate of operating cost of ₹ 64.05 crores and Return on a capital cost of ₹ 59.55 crores.
- (b). Strictly as per the guidelines, 98% of the total revenue requirement is apportioned to handling charge and 1% each to storage charge and miscellaneous charge for arriving at the pre-determined tariff.
- (c). As against the above norms prescribed, the MOPT has apportioned the entire revenue requirement of ₹ 119.11 crores to determine the composite cargo handling charges of ₹ 295.41 per tonne.

As the port does not envisage any miscellaneous services to be offered at the proposed terminal, it has not apportioned any revenue requirement towards for determining the miscellaneous charge. Based on the clarification furnished by the MOPT, the norm of 1% prescribed for determining the miscellaneous service is clubbed with the composite handling charge. This approach was also followed for the upfront determined for the coal terminal at MOPT in August 2008 Order.

As regards storage charge, the port has proposed free period of 20 days based on annual turn over of 18 assumed by the port. In our analysis, the turnover is increased to 20. Consequently, the free period is reduced and prescribed at 15 days in line with the prescription made in the case of the other coal terminal at the MOPT.

The MOPT has explained that since storage in the domes cannot be equated with normal storage on yard and involves huge capital cost it has deviated from the norms prescribed in the guidelines for apportioning 1% of the estimated revenue requirement storage charge are proposed substantially high to discourage use of storage domes like normal yard.

It is notable that the approach adopted by the MOPT of apportioning the entire revenue requirement for determining the handling charge and proposing the storage charge independently as a percentage of handling charge is not in compliance with the norms prescribed in guidelines and will result in annual revenue generation to the operator exceeding the total revenue requirement estimated. As regards the point made by the MOPT about the huge capital cost for covered of domes, it is notable that the capital cost related to storage facility and the operating cost thereon form part of the estimated revenue requirement from the cargo handling service. In our analysis, 99% (i.e. 98% plus 1% towards miscellaneous service) of estimated revenue requirement as per the norms prescribed in the guidelines is considered to derive the composite handling charge and 1% of the estimated revenue requirement i.e. ₹ 1.24 crores is apportioned to storage charge as per the norms prescribed in the guidelines.

Accordingly, composite cargo handling charge is arrived at ₹ 249.03 per tonne as against ₹ 295.41 proposed by MOPT. The upfront tariff approved for coal terminal at MOPT in the Order dated 7 August 2008 is ₹ 183.00 per tonne. The difference in the rate is mainly on account of the capital cost of covered storage domes in the instant proposal.

The storage charge proposed by the MOPT is ₹ 30 per tonne per day or part thereof for the first five days beyond the free period, ₹ 75 per tonne per day for 6<sup>th</sup> day to 10<sup>th</sup> day and ₹ 150 per tonne for the period thereafter. The rates proposed by the MOPT are found to be significantly high. The storage charge is arrived by the MOPT independently based on the percentage of handling charge giving reference of the storage charge

prescribed in the Scale of Rates of SWPL. The reference drawn to SWPL is out of place as the upfront tariff fixation for proposed coal terminal is governed by 2008 guidelines.

It is relevant to state that considering the cargo turnover of 20 and the evacuation @ 15000 tonnes per day reportedly achieved at the MOPT, a rough calculation shows that the entire cargo can be evacuated within the 15 days free period prescribed in this case. However, in order to act as a deterrent and ensure a tariff arrangement is prescribed for cargo availing storage facility beyond prescribed free period, the storage charges are prescribed at the level prescribed for the other coal terminal in August 2008 Order i.e. ₹ 12 per tonne per day or part thereof for the first five days beyond the free period i.e. ₹ 24 per tonne or part thereof for the next five days and ₹ 48 per tonne or part thereof the period thereafter.

- (d). The revenue requirement from berthing service works out to ₹ 14.84 crores as estimated by the port.

Normally vessel related charges for foreign going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the exchange rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff order. This Authority while finalising the upfront berth hire at other major port trusts has already decided to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only for the stated reasons.

The methodology followed by the MOPT for arriving at the berth hire is in general found to be in line with the approach followed by this Authority in other upfront tariff cases. Since the optimal terminal capacity is modified and due to considering the share of capesize vessels, the berth hire works out to 0.89 per GRT per hour for foreign going vessel and ₹ 0.53 per GRT per hour for coastal vessel. It is notable that the rate for coastal vessel does not factor any impact of coastal concession as the port has not indicated any coastal vessel for the proposed coal terminal.

- (vii). The upfront tariff schedule proposed by the MOPT does not specify concession in the handling charge for coastal movement of cargo for ship to shore transfer, transfer from / to quay, to / from yard including wharfage though it has proposed concessional vessel related charge for coastal vessel.

During the processing of upfront tariff for the coal terminal in August 2008, it was understood that there may not be any coastal vessel unloading coal at Mormugao Port. Thus prescribing concessional rate to coastal vessel/ cargo may not have any impact on the revenue realization. The concessional rate for coastal category is, however, prescribed to comply with the Government guidelines in case of any such eventuality. Accordingly, concession in the composite handling rate is prescribed for coastal movement of coal other than thermal coal at 60% of the rate prescribed for normal cargo i.e. ₹ 149.42 per tonne.

- (viii). The note (i) proposed under the schedule composite handling charge states that handling charge is a composite rate for unloading of cargo through unloading facilities, storage at coal storage domes upto free period of 20 days. The proposed note is elaborated to state that the rate prescribed is a composite rate for unloading of cargo from vessel, transfer of the same upto the point of storage, storage at covered dome upto a free period of 15 days, reclaiming from the storage dome and loading onto wagons, wharfage and all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.

- (ix). One of the main contentions of the Mormugao Port Users Association (MPUA) is that the proposed coal terminal does not provide for evacuation of cargo by road. It is understood that port has informed the MPUA that road borne coal cargo can shift to berth no.7 which is already under construction and has a provision for truck loading of cargo. The MPUA apprehends that if the construction of the proposed berth No.11 commences before commissioning of berth no.7, then the present



users will have no means of importing the cargo. It is notable that the proposed coal terminal at Berth No.11 is for loading the imported coal into railway wagons only and no coal is expected to move by road. The MOPT is, however, advised to address the concerns expressed by the MPUA and provide for an alternative arrangement for coal traffic moving by road.

- (x). The MOPT has proposed a note that stating that the operator of the proposed terminal shall allow rebate in berth hire payable to the MOPT during the period of idling of vessel at the terminal. The proposed note is not found relevant as the berth hire charge for the proposed coal terminal are payable to the operator and not to the land lord port and hence MOPT was requested to examine and delete the same. The port has explained that rebate in berth hire may have to be given by the terminal operator if the vessel idles on the berth due to break-down of machinery or facilities attributable to the terminal operator and hence the proposed note is in order. A condition to the effect of not levying berth hire for the period of idling of vessels due to breakdown of shore based installations, power failure, etc. is included. Therefore, the question of allowing rebate on berth hire which is not to be collected does not arise. Generally rebate in berth hire in such cases is prescribed when berth hire is levied by some person other than the terminal operator.
- (xi). The definition of terms coastal vessel and foreign going vessel are included in the Scale of Rates in line with the definition commonly prescribed in the Scale of Rates.

Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and the conditions uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports / private terminals about status of the vessel for the purpose of vessel related charges, criteria for conversion of foreign to coastal vessel, conditions relating to concession to coastal vessel and cargo, users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, berth hire shall not accrue 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail, free days to exclude Customs holidays and terminal's non-operating days, storage charge shall not be levied if the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo when requested by user for reasons attributable to the operators proposed are incorporated in the upfront tariff schedule for the proposed coal terminal.

15.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2011.

15.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

15.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

15.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

15.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Mormugao Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Mormugao Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.



15.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Mormugao Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

15.7. The upfront tariff fixation has been carried out for the optimal capacity of the coal terminal arrived at 4.91 MTPA with wide mismatch between the quay and the yard capacities for the reasons explained earlier. This Authority makes it clear once again that the upfront tariff caps fixed now will be subject to review any time during the concession period, if it is found that the actual traffic handled exceeds the optimal capacity determined in this exercise and accordingly advise MOPT to monitor the position and file a suitable proposal for resetting the tariff at the appropriate time.

16. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the tariff caps for mechanised handling of coal terminal with covered storage domes at Mormugao Port Trust attached as Annex - II.

RANI JADHAV, Chairperson

[ ADVT. III/4/143/11-Exty.]

ANNEX - I

FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR COAL TERMINAL WITH COVERED STORAGE DOMES AT MORMUGAO PORT

Sr. No.	Particulars	As proposed by MOPT	As considered by TAMP
I	<b>Optimal capacity</b>		
(i)	<b>Optimal Quay Capacity</b>		
	(a). Ratio of Vessel Size to be handled	% of vessels	% of vessels
	Share of capacity of cape size (S1)	0%	10%
	Share of capacity of Panamax vessels (S2)	80%	80%
	Share of capacity of Handy size/ max vessels (S3)	20%	10%
	(b). Ship day Output (in tonnes per day)		
	- Capesize vessels (P1)	0	50000
	- Panamax vessels (P2)	35000	35000
	- Handy size/ max vessels (P3)	15000	15000
	(c). Quay Capacity = $0.7 \times [(S1 \times P1) + (S2 \times P2) + (S3 \times P3)] / 365$	7820408	8614780
	Optimal Quay Capacity in million tonnes	7.82	8.81
(ii)	<b>Optimal Yard Capacity</b>		
	Storage capacity of each covered dome	80000	80000
	Area available for stacking (%)	70%	70%
	No. of domes	4.00	4.00
	Annual Turnover Ratio of the plot	18	20
	Optimal Yard Capacity (in tonnes)	4032000	4480000
	Optimal Yard Capacity (in million tonnes)	4.03	4.48
(iii)	Optimal capacity of the Terminal - lower value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity (in Million tonnes)	4.03	4.48
(iv)	10% of the differential between the quay and the yard capacity is assumed to be direct delivery from ship to wagon (in tonnes)	0	433478
	10% of the differential between the quay and the yard capacity is assumed to be direct delivery from ship to wagon (in tonnes)	0	0.43
(v)	Optimal capacity of the Terminal - considered in the upfront tariff determination (in tonnes / per annum) (iii + iv)	4032000	4813478
	Optimal capacity of the Terminal (in million tonnes / annum)	4.03	4.91
II	<b>Capital Cost</b>		
(i)	<b>Cargo Handling Activity</b>	Rs. in crores	Rs. in crores
	(a). Civil Cost		
	- Coal storage domes	182.00	182.00
	- Dismantling of warehouses	0.05	0.05
	- Road connectivity	2.50	2.50
	- Removing existing water lines	0.05	0.05
	- Water supply arrangement	0.10	0.10
	- Cut off wall	0.32	0.32
	- Contingencies 5% of Rs.195.03 crores	9.75	9.75
	<b>Subtotal (a)</b>	<b>204.78</b>	<b>204.78</b>
	(b). Equipment Cost		
	- Ship unloaders - 2 nos.	88.00	88.00
	- Conveyor System (length 2320 mts)	43.15	43.15
	- Wagon Loader (12,000 TPH) - 1 no.	9.00	9.00
	- Rail for ship unloader - in addition to above rails	0.15	0.15
	- Electrical works including sub-station	3.05	3.05
	- Contingencies 5% of Rs.143.35 crores	7.17	7.17
	<b>Subtotal (b)</b>	<b>186.52</b>	<b>186.52</b>
	(c). Miscellaneous (5% on (a) and (b))	16.82	16.82
	<b>Total Capital Cost for Handling Activity (a + b + c)</b>	<b>372.22</b>	<b>372.22</b>

Sr. No.	Particulars	As proposed by MOPT	As considered by TAMP
(i).	<b>Capital Cost for Berthing Services</b>		
(a).	Cost of the construction of berth	23.28	23.28
(b).	Providing pavement / redoing payment	1.00	1.00
(c).	Dredging & Reclamation	36.98	36.98
(d).	Filling with Dredged Material	0.86	0.86
(e).	Stone pitching	0.84	0.84
(f).	Removing & relaying of existing channel buoy	0.05	0.05
(g).	Moorings	0.13	0.13
(h).	Fenders	0.98	0.98
(i).	Miscellaneous (5% of Rs.66.21 crores)	3.31	3.31
	<b>Total Capital cost for berthing services</b>	<b>68.62</b>	<b>68.62</b>
(ii).	<b>Total Capital Cost of the Project (I + II)</b>	<b>441.74</b>	<b>441.74</b>
III	<b>Operating Cost</b>		
	<b>Cargo Handling Activity</b>	<b>Estimate (Rs. in crores)</b>	<b>Rs. in crores</b>
(a).	Power and Fuel Cost (1.4 units per tonne @ Rs.4.50 per unit). In our calculation unit rate considered at Rs. 4.81 based on weighted average rate of recent electricity bills	2.54	3.31
(b).	Repair & Maintenance		
- Civil Assets (1% on Civil cost)	2.05	2.05	
- Mechanical & Electrical Equipment (7% on Mechanical and Electrical Assets)	10.54	10.54	
(c).	Insurance (1% on Gross fixed asset value)	3.55	3.72
(d).	Depreciation (As per the companies Act)	22.40	22.40
(e).	Lease Rentals	3.42	3.42
(f).	Other Expenses (5% of Gross fixed assets)	17.76	18.61
	<b>Total Operating Cost</b>	<b>62.26</b>	<b>64.06</b>
IV	<b>Revenue Requirement &amp; proposed tariff</b>		
(i).	<b>Cargo Handling charge</b>		
	<b>Revenue Requirement</b>		
(a).	Total Operating Cost	62.26	64.06
(b).	Return on capital Employed @ 16%	56.85	56.56
(c).	Total Revenue requirement from cargo handling activity	119.11	123.60
	<b>Apportionment of Revenue Requirement</b>		
(a).	Coal Handling Charges (MOPT - 100%, TAMP 99%)	119.11	122.36
(b).	Storage Charges (MOPT - 0, TAMP - 1% of revenue requirement)	0.00	1.24
	<b>Total Revenue requirement from cargo handling activity</b>	<b>119.11</b>	<b>123.60</b>
	<b>Proposed tariff per tonne rate</b>		
(a).	Coal Handling Charge (Composite) - Foreign	296.41	248.03
	Coal Handling Charge (Composite) - Coastal other than thermal coal		148.42
(b).	Storage Charge		
(i).	Free period	20 days	15 days
(ii).	Storage Charge (beyond the free period)	Rate per tonne per day or part thereof	Rate per tonne per day or part thereof
	First five days - Rs. 30	First five days - 12	
	6th day to 10th day - Rs. 75	6th day to 10th day - 24	
	11th day onwards - Rs. 150	11th day onwards - 48	
(ii).	<b>BERTH HIRE CHARGES</b>		
	<b>Revenue Requirement</b>		
	Total Operating Cost		
(a).	Maintenance (1% of the capital cost)	0.70	0.695
(c).	Depreciation (3.34% on capital cost)	2.32	2.322
(d).	Insurance (1% on capital cost)	0.70	0.695
	Total Operating Cost	3.71	3.71
	Return on capital Employed @ 16%	11.12	11.12
	Total Revenue requirement from Berthing services	14.84	14.84
	Berth hire Charge per GRT per hour in Rs. (Foreign-going vessel)	1.11	0.88
	Berth hire Charge per GRT per hour in Rs. (Coastal vessel)	0.67	0.53

## BERTH HIRE COMPUTATION

Sr. No.	Particulars	Unit	As furnished by MOPT			As moderated by TAMP		
			Panamax	Handymax	Total	Capesize	Panamax	Handymax
a	Ratio	%	80%	20%	100%	10%	80%	10%
b	Tonnage to be handled	Tonnes	3225000	808400	4032000	491348	3630780	491348
c	Ship day Output	Tonnes per day	35000	15000		60000	35000	15000
d	No. of berth days (b / c)	Berth days	92	54		10	112	33
e	No. of berth hours (d*24 hrs)	hours	2222	1290		235.65	2685.36	786.16
f	Average Parcel size	tonnes	60000	40000		78000	60000	40000
g	No. of vessels (b / f)	nos.	54	20		7	65	12
h	Average GRT	tonnes	45000	27000		105000	45000	27000
i	Total GRT hours (e * h)	tonne hours	89970200	34590000	124560200	24753814	121282940	21236212
j	Revenue Requirement (Rs. in crores)	Rs. in crores			14.84			
k	Berth hire per GRT per hour (j / i)	in Rs. per GRT / hour			1.11			0.88

**ANNEX – II****MORMUGAO PORT TRUST****UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR COAL HANDLING WITH COVERED STORAGE DOMES****1.1. DEFINITIONS:**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definition shall apply.

- (i). **"Coastal Vessel"** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). **"Foreign Vessel"** means any vessel other than a coastal vessel.
- (iii). **"Per Day"** means per calendar day unless otherwise stated.

**1.2. GENERAL TERMS AND CONDITIONS:**

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
  - (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
  - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
  - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to/ from storage yard including wharfage.
  - (d). Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (iii). Interest on delayed payments / refunds.
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
  - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
  - (d). The delay in payment by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (iv). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.

- (v). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels, likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operators may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). The terminal operator may also, if they so desire rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in the rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (c). The terminal operator should notify the public such lower rates and/ or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further charges in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rate notified by the TAMP.
- (vi). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.

## 2. COMPOSITE CARGO HANDLING CHARGES:

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees	
			Foreign	Coastal
1.	Composite Coal handling charge:			
(a).	Thermal coal	Per Metric Tonne	249.03	249.03
(b).	Other than Thermal coal	Per Metric Tonne	249.03	149.42

### Note:

The handling charges prescribed above is a composite charge for unloading of the cargo from the vessel and transfer of the same upto the point of storage, storage at the covered dome upto a free period of 15 days reclaiming from storage dome and loading onto railway wagons, wharfage and all other miscellaneous services provided.

## 3. STORAGE CHARGES:

The storage charge for the cargo stored in the coal storage dome beyond the free period allowed shall be as below:

(Rate in ₹ per tonne per day or part thereof)				
Sl. No.	Commodity	Rate for five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for Eleventh day onwards for the balance cargo
1.	Coal (all types)	12	24	48

### Notes:

- (i). Fifteen free Days shall be commenced immediately on completion of unloading of cargo from the vessel. For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.
- (ii). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non- working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (iii). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

**4. BERTH HIRE:**

The Berth Hire charges payable by masters/owners/agents of the vessel shall be as per rates below:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (In ₹)	Coastal Vessel (In ₹)
1.	All vessels	0.89	0.53

**Notes:**

- (i). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator.
- (ii).
  - (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
  - (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.
  - (c). The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (iii). The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.

"False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

**5. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (4) ABOVE:**

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2011 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

\*\*\*\*\*